RELATORIO

N.º 56

DA

COMPANHIA PAULISTA

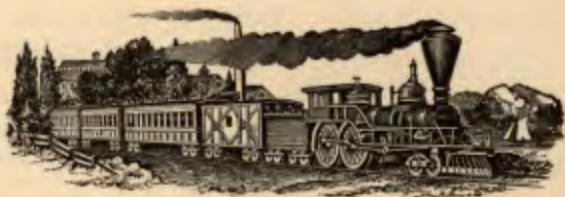
DE

VIAS FERREAS E FLUVIAES

PARA A SESSÃO DE

ASSEMBLÉA GERAL

EM

30 DE JUNHO DE 1905

SÃO PAULO
TYPOGRAPHIA E PAPELARIA DE VANORDEN & CIA.
7, 9 E 11, RUA DO ROSARIO, 7, 9 E 11

1905

Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes

Senhores Accionistas.

Cumprindo a disposição do art. 19 § 9 dos Estatutos da Companhia, vem a Directoria trazer ao vosso conhecimento os principaes factos occorridos durante o anno social de 1904, e, ao mesmo tempo, submetter ao vosso esclarecido juizo as contas e o balanço correspondentes ao referido periodo, acompanhados do parecer do Conselho Fiscal, documentos esses que estiveram em tempo á vossa disposição, conforme preceitúa a lei.

Directoria

Comparecendo pela primeira vez á vossa presença, após a eleição com que vos aprouve novamente distinguil-os, confiando-lhes o honroso encargo de dirigir os negocios de vossa importante empresa, durante o triennio de 1905 a 1907, os membros da Directoria vos agradecem esta nova prova de vossa confiança, a que procurarão corresponder envidando seus melhores esforços para o cabal desempenho de seu mandato.

Conselho Fiscal

Compete-vos eleger os membros e supplentes do Conselho Fiscal que têm de funccionar durante o proximo anno social de 1906.

Trafego

A Companhia Paulista tem em trafego 1055 kilometros de vias ferreas, dos quaes 279 kilometros de bitola de 1,^{m}60, 735 de 1,^{m}00 e 41 de 0,^{m}60, sendo a rede geral servida por 119 estações e postos telegraphicos, e compondo-se o respectivo material rodante de 133 locomotivas, 179 carros ao serviço de trens de passageiros e 2.434 vagões de cargas.

Assim apparelhadas as linhas, o trafego funccionou em todas ellas com a costumada regularidade, tendo sido de 2.329.289 o numero total de trens-kilometro que as percorreram, contra o algarismo de 2.284.947, registrado no anno anterior.

O numero dos passageiros e animaes transportados, a tonelagem das cargas, bagagens e encommendas despachadas, bem como o numero dos telegrammas expedidos, durante o anno de 1904, e os dados correspondentes dos dois annos anteriores constam do seguinte quadro:

Annos	Passageiros	Animaes	Toneladas de bagagens e encommendas	Toneladas de café	Toneladas de mercadorias diversas	Telegrammas
1902	1.038.639	15.955	10.215	436.198	396.600	228.390
1903	939.886	17.056	9.666	382.863	366.285	222.428
1904	913.772	24.420	9.123	365.803	367.719	238.615

Pelo que se deprehende destes algarismos, o movimento dos principaes departamentos do trafego em

geral continuou a manifestar depressão, ainda que pequena, relativamente aos annos antecedentes.

Este facto, como já tivemos de dizer, não deve surprehender-vos, pois não é senão a manifestação documentada da intensa crise economica que o paiz vem atravessando de alguns annos a esta parte, em consequencia da desvalorisação de seu principal artigo de producção, o café.

Vai a Companhia continuando a fazer gratuitamente o transporte de immigrantes e suas bagagens para o interior do Estado, elevando-se a 10.061 o numero dos que conduziu no ultimo anno, e a 53:303$020 a importancia que deixou de receber pelo serviço prestado.

Como é sabido, foi a Companhia Paulista que iniciou em S. Paulo, no anno de 1882, o transporte gratuito de immigrantes e suas bagagens. Desde essa época até 31 de dezembro de 1904 tem ella dado passagem em seus trens, muitos dos quaes formados exclusivamente para esse fim, a 507.003 immigrantes, cujas passagens teriam custado, se houvessem sido pagas, a somma de 2.196:561$060 réis.

Movimento financeiro

O balancete da receita e despesa do exercicio, que se acha annexo, com os convenientes detalhes, representa resultado muito satisfatorio, principalmente attendendo-se ao decrescimento havido em alguns dos mais importantes ramos do trafego, como se viu no capitulo anterior, e ás importantes reducções de tarifas feitas nos ultimos annos.

Os algarismos da receita e despesa do exercicio, bem como os dados correspondentes dos dois annos anteriores, constam do seguinte quadro:

Annos	Receita	Despesa	Saldo
1902 . . .	24.972:799$117	11.303:315$242	13.669:483$875
1903 . . .	20.101:754$102	9.571:201$900	10.530:552$202
1904 . . .	18.259:883$130	9.241:364$907	9.018:518$223

Conforme põem em relevo os algarismos deste quadro, a receita arrecadada em 1904 decresceu de 1.841:870$972 réis em relação á do anno anterior.

Para essa notavel differença concorreu o transporte do café por si só com a quota de 1.142:438$330 réis, proveniente já da diminuição da quantidade transportada, que foi de perto de 300.000 saccas, correspondente á verba de 749:425$650 réis, já da reducção das respectivas tarifas. Para que se veja quanto estas se acham abatidas nas linhas desta Companhia desde agosto de 1903, relativamente ao que foram, sobretudo alguns annos atraz, é bastante dizer que o frete médio por tonelada e por kilometro, que não ha muito fôra de 276 réis, desceu, para o transporte feito em 1904, a 208 réis, tendo havido pois reducção superior a 30 %.

Como a tabella do café, outras tambem foram mais ou menos reduzidas, e, além disso, tornadas todas differenciaes, dahi provindo em boa parte a outra parcella da differença para menos que accusa a receita considerada.

Pelo que diz respeito á despesa, bem mostra a respectiva cifra, sensivelmente inferior á do anno antecedente, quanto a Companhia procurou economisar nas varias verbas do custeio, e quanto de facto conseguiu fazel-o, maxime se se considera o augmento que tiveram as linhas em trafego e assim tambem que, na importancia gasta de 9.241:364$907 réis, figuram despesas realizadas com obras novas de caracter extraordinario, no valor de algumas centenas de contos de réis, tendo sido apenas de 25:733$800 réis a importancia

despendida em melhoramentos das linhas em trafego que se escripturou na conta de capital.

O saldo apurado em 1904, no valor de 9.018:518$223 réis, accrescido dos lucros que passaram do anno anterior, na importancia de 3.021:920$281 réis e desta fórma elevado á somma de 12.040:438$504 réis, teve, mediante audiencia e approvação do Conselho Fiscal, a seguinte distribuição, que a Directoria submette á vossa sancção :

Pagamento de juros da divida externa .	2.538:095$380	réis
Para o fundo de amortisação do custo da Estrada de Ferro do Rio Claro. .	50:000$000	„
Juros e commissões	219:022$623	„
Para pagamento dos dividendos do 1.º e 2.º semestre do exercicio. . . .	6.000:000$000	„
Impostos dos dividendos	174:000$000	„
Para o fundo de reserva	50:000$000	„
Lucros transportados para o semestre seguinte	3.009:320$501	„
Somma	12.040:438$504	„

Comquanto no corrente anno de 1905 a crise economica continúe a lavrar intensamente, o saldo a apurar-se ha de ser sensivelmente melhor, já em consequencia das mais severas medidas postas em pratica para a reducção da despesa, já em razão da alta cambial, que nos permittirá fazer o serviço da divida externa com a differença de cerca de 500:000$000 de réis para menos.

Fundo de reserva

Com a quantia de 50:000$000 de réis, levada ao credito desta conta, conforme mostra a distribuição do saldo geral apurado em 1904, fica o fundo de reserva da Companhia elevado a 750:000$000 de réis.

Divida externa

Fizeram-se pontualmente, durante o anno proximo findo, as remessas devidas para pagamento dos juros de 5 % do emprestimo externo de 1892, contrahido para a compra da Estrada Rio Claro, os quaes importaram em 2.538:095$380 réis.

Apesar da diminuição da receita da estrada, pelos motivos geraes apontados em outro capitulo, sobresahindo a reducção das tarifas, as quaes, quando foi adquirida a Estrada Rio Claro, eram as mais altas que se cobravam em S. Paulo, e hoje são as mais baixas, o saldo apurado, só o da linha federal, foi de....... 2.644:082$562 réis, portanto maior que a importancia dos juros da divida.

Além disso, foram, durante o anno de 1904, resgatadas 387 obrigações do referido emprestimo, no valor de £ 38.700, mediante o dispendio de 783:116$840 réis, o que elevou o total do resgate operado, até ao referido anno, á importancia de £ 262.500, tendo a Companhia despendido com isso 6.979:434$025 réis.

Ficava assim reduzida a divida externa, em 31 de dezembro de 1904, á importancia de £ 2.487.500.

Fundo de amortisação do custo da Estrada de Ferro do Rio Claro

Com a quantia de 50:000$000 de réis levada ao credito desta conta, conforme mostra a distribuição do saldo do exercicio, fica o fundo de amortisação do custo da Estrada Rio Claro elevado á somma de .... 5.246:317$185 réis.

Capital da Estrada de Ferro do Rio Claro

Por decreto n.º 5496 de 28 de março de 1905, o Governo da União approvou as despesas feitas pela Companhia, durante os annos de 1903 e 1904, por conta do capital da Estrada de Ferro do Rio Claro, que ficou elevado, para os effeitos contractuaes, a... £ 1.602.376-2-11.

Linhas ferreas em trafego

As linhas em trafego continuam em perfeito estado de conservação. Com a inauguração do trecho de 4.km 595 de S. Paulo dos Agudos a Taperão, em 7 de setembro de 1904, e do trecho final de Taperão a Piratininga, na estensão de 22 kilometros, em 25 de janeiro de 1905, ficou a Companhia com 1055 kilometros de linhas em trafego e concluido o plano de obras por ella emprehendido ha alguns annos para a integração de seu systema ferro-viario.

Locomoção

O material rodante continúa a ser conservado com o maior cuidado e zelo. O seu effectivo era em 31 de dezembro de 1904 o seguinte:

Designação	Bitola de			Total
	1,m60	1,m00	0,m60	
Locomotivas	68	58	7	133
Carros especiaes	11	5	—	16
„ de passageiros	52	56	8	116
„ de bagagens e correio	26	16	1	43
„ para animaes de raça	2	—	—	2
„ para transporte de carruagens	1	—	—	1
„ de soccorro	1	—	—	1
Vagões diversos	1.470	925	36	2.431
„ guindaste	3	1	—	4

O estado das locomotivas na mesma data era o seguinte:

Locomotivas	1,m60	1,m00	0,m60
Em serviço	63	54	7
Em reparação . . .	5	4	—

Quanto aos carros e vagões era este o seu estado:

	1,m60	1,m00	0,m60
Em serviço . .	1.471	946	36
Em reparação .	85	56	—

Almoxarifado

Fornece esta repartição, com séde em Jundiahy, todos os materiaes necessarios ao consumo do serviço da Companhia, tendo importado os supprimentos de toda a especie, por ella feitos durante o anno de 1904, em 3.305:133$890 réis, e sendo de 2.235:146$830 réis o valor dos materiaes que ficaram em deposito a 31 de dezembro do mesmo anno.

Todas as compras continuam a ser feitas mediante concorrencia, pedindo-se, por cartas, preços a diversas casas commerciaes do estrangeiro e das praças de São Paulo, Campinas e Rio de Janeiro, conforme a natureza dos artigos.

No fim do anno de 1904, como de costume, procedeu-se a minucioso exame e rigoroso balanço em todos os depositos do Almoxarifado, pesando, medindo e contando todos os materiaes, conforme sua especie, tendo sido tudo achado exacto e de accôrdo com os assentamentos.

Horto Florestal

Progrediram os trabalhos do estabelecimento ha pouco fundado pela Companhia, tendo por fim fomentar a cultura florestal no Estado, principalmente das madeiras destinadas ao consumo das linhas ferreas, quer como dormentes, quer como combustivel.

Como se vê, é o Horto um grande viveiro e ao mesmo tempo um campo de cultura das melhores especies vegetaes, o qual muitos serviços ha de prestar em breve aos lavradores das zonas marginaes das linhas da Companhia, fornecendo-lhes sementes e mudas de plantas de consumo certo, e ministrando-lhes as instrucções convenientes a respeito de sua plantação, tratamento e córte. Alem disso, trata-se de formar no Horto uma floresta composta das melhores essencias conhecidas em S. Paulo, no Brasil e no estrangeiro, as quaes constituirão padrões permanentes de cada especie e de futuro fornecerão as sementes necessarias á alimentação dos viveiros.

O Horto possue já, entre mudas e arvores definitivamente plantadas, um total de 42.050 exemplares de essencias de valor, predominando os Eucalyptus, de preferencia cultivados em maior escala, não só pela extraordinaria rapidez do seu crescimento, mas tambem pelas applicações que tem a sua madeira, tanto para dormentes como para lenha.

Estrada de Ferro para Matto Grosso

Não foi em vão que a Companhia Paulista agitou o anno passado, no seio do Club de Engenharia, a questão relativa ás communicações directas com o Estado

de Matto Grosso, provocando o esclarecido juizo daquelle douto instituto sobre o magno assumpto.

Depois de detido exame da materia, o Club de Engenharia, em sessão de 1.º de outubro do anno proximo findo, julgou problema nacional inadiavel a construcção da linha que, partindo das immediações de S. Paulo dos Agudos, passando pelo salto do Urubú-Pungá, atravesse o Estado de Matto Grosso, dirigindo-se ao rio Paraguay, nas proximidades da Bahia Negra.

De accôrdo, em grande parte, com o parecer do Club de Engenharia, poucos dias depois, o Governo da União, por decreto de 18 de outubro de 1904, resolvia autorisar a revisão das concessões das estradas de ferro de Uberaba a Coxim e de Catalão a Palmas, especialmente para fazer, quanto á primeira, da qual era cessionaria a Companhia de Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, que tivesse o seu traçado alterado de modo a partir de Baurú (pouco adiante de S. Paulo dos Agudos), seguir o valle do Tieté em direcção a Itapura, atravessar o rio Paraná nas proximidades do salto do Urubú-Pungá, penetrar o Estado de Matto Grosso demandando Bahús e dahi dirigindo-se á cidade de Cuyabá.

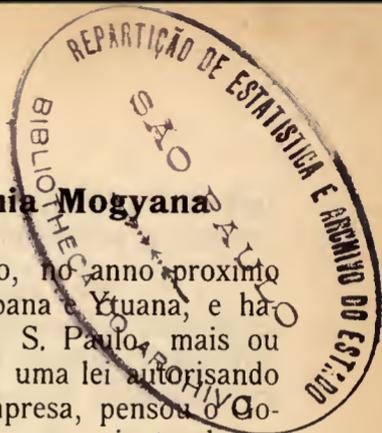
Resolvido como se acha o velho problema da communicação directa com o vastissimo Estado de Matto Grosso, partindo a nova linha de ponto que se acha em immediata communicação com um dos extremos da rêde ferro-viaria desta Companhia, a Directoria julga não ser necessario encarecer o alcance deste importante acto do Governo da União a bem do desenvolvimento economico do Estado de Matto Grosso e de grande parte do territorio do Estado de S. Paulo, assim como das vantagens que dahi hão de provir para as empresas ferro-viarias que põem essas futurosas regiões em ligação com o littoral.

Fusão com a Companhia Mogyana

Tendo entrado em liquidação, no anno proximo findo, a Companhia União Sorocabana e Ytuana, e havendo o congresso legislativo de S. Paulo, mais ou menos na mesma occasião, votado uma lei autorisando a encampação das linhas dessa empresa, pensou o Governo do Estado que o meio mais conveniente de resolver o problema complexo que se lhe apresentava — de fazer permanecer no paiz a propriedade daquella importante empresa e ao mesmo tempo harmonisarem-se e melhor regularem-se altos interesses de varias ordens, dependentes da viação ferrea do Estado — era promover a fusão das Companhias Paulista e Mogyana, devendo a empresa resultante adquirir as linhas da Companhia União Sorocabana e Ytuana, em liquidação.

Animado destas idéas, o honrado Presidente do Estado convocou as directorias das duas Companhias para uma reunião, que se realizou no palacio do Governo, a 20 de setembro do anno proximo findo. Ahi, depois de exposta a materia pelo sr. dr. Jorge Tibiriçá, que mostrou o grande alcance do plano que tinha em vista, falaram representantes das duas Companhias, declarando apoiar o pensamento do Governo, sendo apresentada pelo sr. dr. Antonio Prado, presidente da Companhia Paulista, e unanimemente approvada por todos os directores presentes, a seguinte proposta:

« 1.º — E' acceita, em principio, a fusão das Companhias Paulista e Mogyana;

2.º — E' resolvida a nomeação de uma commissão de tres membros, que serão designados um por parte de cada Companhia e o terceiro pelo sr. Presidente do Estado, para estudar a situação das Companhias sob os pontos de vista contractual, technico, economico e financeiro, e formular as bases da fusão. A commissão

apresentará o seu trabalho ás directorias, para ser approvado e publicado até ao dia 25 de outubro proximo;

3.º — Fica resolvida desde já a convocação das assembléas geraes das Companhias para o dia 10 de novembro, afim de tomarem conhecimento do trabalho da commissão e resolverem a respeito. »

Para fazerem parte da commissão foram immediatamente designados os srs. dr. Alfredo Maia, por parte do Governo do Estado, dr. Adolpho A. Pinto, por parte da Companhia Paulista, e coronel Antonio Carlos da Silva Telles, por parte da Companhia Mogyana.

A commissão desempenhou-se do seu encargo apresentando em tempo circumstanciado relatorio, concluindo por offerecer as bases da importante operação. O trabalho foi publicado em folhetos e teve ainda larga publicidade na imprensa periodica, pelo que julgamos dispensavel reproduzil-o aqui.

Convocadas as assembléas geraes de accionistas das duas companhias, reuniu-se em primeiro logar a da Companhia Paulista, que acceitou, por unanimidade de votos, as bases apresentadas pela commissão. Reunida, alguns dias depois, a assembléa geral da Companhia Mogyana, para tratar do assumpto, manifestou-se, por maioria absoluta de votos, a favor da fusão; como, porém, a approvação da medida dependia pelo menos de dois terços dos votos apurados, e a maioria não se manifestára nesta proporção, considerou-se a fusão rejeitada.

Arrendamento da Sorocabana

Prejudicada a fusão das Companhias Paulista e Mogyana, cujo principal escopo era a acquisição da estrada Sorocabana, o Governo do Estado tratou directamente

de comprar essa estrada, já então de propriedade da União, e de facto adquiriu-a pelo preço de £ 3.250.000, tendo para tal fim contrahido um emprestimo externo.

Approvada a transacção e autorisado o arrendamento da estrada pelo congresso legislativo de S. Paulo, foi a Companhia Paulista convidada pelo Governo do Estado a apresentar proposta para tal fim.

Estudada detidamente a materia, a directoria, em data de 9 de maio deste anno, offereceu á consideração do Governo uma proposta de arrendamento da Sorocabana. Caso seja ella acceita e reduzida a contracto, ficará este todavia dependente da vossa approvação, para produzir quaesquer effeitos.

Movimento de acções

Nos ultimos tres annos foram transferidas:

Annos	Por venda	Por herança, doação, etc.	Por caução	Por baixa de caução	TOTAL
1902	55.549	7.622	11.617	17.487	92.335
1903	49.292	7.658	15.146	23.003	95.099
1904	49.704	8.470	11.523	9.559	79.256

Impostos

Durante o anno de 1904 a Companhia Paulista arrecadou e entregou ao Thesouro do Estado a importancia de 225:462$480 réis, producto do imposto de transito.

Arrecadou tambem e entregou á Delegacia Fiscal do Thesouro Nacional a quantia de 364:624$460 réis, producto do imposto federal sobre passagens.

Se ao total formado dessas duas parcellas addicio-

narem-se os impostos de dividendos pagos pela Companhia, relativamente ao periodo considerado, na importancia de 174:000$000 de réis, ver-se-ha que se elevou a 764:086$940 réis a somma dos tributos de varias ordens lançados sobre o serviço de transporte a cargo da mesma, durante o anno de 1904, não comprehendendo os varios impostos municipaes, alguns estaduaes e os federaes de importação, consumo e sello.

Pessoal

Não houve modificação no quadro do pessoal superior da Companhia, o qual continuou a prestar-lhe seus serviços com o costumado zelo, dedicação e intelligencia, sendo egualmente digno de apreço o modo pelo qual os empregados em geral têm cumprido seus deveres. A todos a Directoria manifesta o seu reconhecimento.

Conclusão

São estas, Senhores Accionistas, as informações que a Directoria tem a honra de prestar-vos sobre os negocios de vossa empresa, durante o anno proximo passado, ficando, entretanto, á vossa disposição para dar-vos quaesquer outros esclarecimentos que porventura desejeis.

S. Paulo, 26 de Maio de 1905.

A DIRECTORIA:

Antonio Prado, Presidente.
Francisco A. de Souza Queirós.
A. de Lacerda Franco.
J. B. de Mello e Oliveira.
Conde de Prates.

PARECER

DO

CONSELHO FISCAL

Senhores Accionistas.

O Conselho Fiscal da COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, de harmonia com o que determinam os Estatutos, tendo examinado com a maior attenção o balanço geral da empresa, correspondente ao ultimo anno, verificou a inteira verdade delle e sua perfeita harmonia com os lançamentos da escripta, que, como sempre, foi feita com toda a regularidade e de accôrdo com as determinações legaes.

Os lucros liquidos das operações da empresa foram neste exercicio de Rs. 9.018:518$223, que representam um resultado um pouco inferior ao do anno transacto, o que deve ser attribuido não só á reducção das tarifas, como sobretudo á diminuição do trafego do café e de passageiros.

Entretanto, addicionando aos resultados do anno o saldo não distribuido de Rs. 3.021:920$281, que vem do anno passado, obteve-se somma que habilitou a administração não só a satisfazer com toda a pontualidade os encargos da divida externa, como a levar á conta de amortisação da mesma a quantia de Rs. 50:000$000, ao fundo de reserva Rs. 50:000$000, a distribuir a quantia de Rs. 6.000:000$000 de dividendos aos snrs. Accionistas e, finalmente, a transferir para o exercicio seguinte a avultada quantia de Rs. 3.009:320$501.

O Conselho Fiscal, abaixo assignado, achando, pois, tudo regularmente feito, é de opinião que sejam approvadas as contas, e assim tambem todos os actos sabiamente praticados pela honrada Directoria.

S. Paulo, 14 de abril de 1905.

João Alvares Rubião Junior.

Bento J. de Carvalho.

Dr. J. A. de Oliveira Cesar.

BALANÇO FECHADO

EM

31 de Dezembro de 1904

Companhia Paulista as Ferreas e Fluviaes

BALANÇO fechad de dezembro de 1904.

ACTIVO		
ACCIONISTAS: Entradas a realisar.	. . . . . .	18:
VIAS FERREAS: Importancia despendida, computado ao cambio par o preço da compra da Estrada Rio Claro que ainda não foi amortisado (£ 2.487.500)	106.254:426$866	
NAVEGAÇÃO DO MOGY-GUASSÚ: Saldo desta conta	328:968$474	
EDIFICIO DO ESCRIPTORIO CENTRAL: Idem	182:875$326	
MOVEIS E UTENSILIOS DO ESCRIPTORIO CENTRAL: Idem	19:238$320	
LINHA TELEGRAPHICA: de Jundiahy a São Paulo.	33:859$280	106.819:
ACÇÕES CAUCIONADAS: depositadas pela Directoria	. . . . . .	50:
APOLICES: existentes	. . . . . .	76:
MATERIAES PARA CUSTEIO: existentes no Almoxarifado	. . . . . .	2.235:
MATERIAES EM TRANSITO: em despacho em Santos	. . . . . .	
Saldos a favor da Companhia		
A saber:		
Contadoria Central	559:044$780	
Trafego de Passageiros	500	
Trafego de Cargas	81:534$700	
Juros de Apolices.	2:130$000	
Deposito nas estações	1:210$000	
Div. devedores: Agentes e outros	217:201$310	861
CAIXA: Saldo no Escriptorio central	18:512$613	
Saldo na Contadoria do Trafego	247:221$034	265:
Rs. .	. . . . . .	110.326

PASSIVO		
TAL: 375.000 acções de 200$000	. . . . .	75.000:000$000
RESTIMO EMITTIDO EM 1892: ldo desta conta £ 2.487.500 ao cambio par	. . . . .	22.111:111$110
DO DE RESERVA: Saldo desta nta	. . . . .	700:000$000
DO DE AMORTISAÇÃO DO CUSTO ESTRADA RIO CLARO: Idem.	. . . . .	5.196:317$185
ÃO: da Directoria	. . . . .	50:000$000
OAL: de Dezembro de 1904 .	. . . . .	593:763$350
S: não reclamados. . . .	260$000	
DENDOS: Idem	117:389$920	117:649$960
RSOS CREDORES: Agentes na ropa e outros	. . . . .	448:625$037
Somma .	. . . . .	104.217:466$642
ITA GERAL: Saldo desta conta	. . . . .	6.109:320$501
Rs. . .	. . . . .	110.326:787$143

São Paulo, 15 de Março de 1905.

Antonio Pi
Presidente

Adolpho Augusto Pinto,
Chefe do Escriptorio Central.

BALANCETE

DA

RECEITA E DESPESA

DE

Janeiro a Dezembro de 1904

Companhia Paulista ias Ferreas e Fluviaes

BALANCETE da Receita e DesJaneiro a Dezembro de 1904

RECEITA		
Passageiros	2.177:642$920	
Trens especiaes	5:710$100	
Encommendas e bagagens	466:493$320	
Animaes	58:775$800	
Telegrammas	210:914$380	
Mercadorias	15.121:122$920	
Armazenagens	18:514$200	
Commissão pela arrecadação de impostos estadoal e federal	23:603$490	
Aluguel e estadia de carros, vagões e encerados	16:757$630	
Aluguel de estações e suas dependencias	66:900$000	
Rendas diversas arrecadadas nas linhas		
A saber:		
Multas, bandejas nas estações, objectos abandonados, certidões, carga e descarga de vagões, cartazes nas estações, varreduras de café, etc.	61:857$090	18.228:2
Rendas diversas arrecadadas no Escriptorio Central:		
Emolumentos	8:049$600	
Juros	5:494$300	
Diversas outras rendas	18:047$380	31:5
Rs.		18.259:8

DESPESA		
ministração Geral e Contabilidade	292:944$779	
ego	2.027:040$713	
omoção	3.919:220$556	
servação das linhas	2.282:750$725	
grapho e luz electrica	319:764$151	
oxarifado	113:114$719	
adoria Central	54:530$870	
uel e estadia de carros, vagões e encerados	15:977$870	
Despesas diversas das linhas		
A saber:		
ncios, sellos e telegrammas; postos, indemnisações de merlorias extraviadas e ditas avadas; consumo d'agua em almas das estações, baldeação de ammaveis, custeio do Ramal reo Campineiro, etc.	55:726$995	9.081:071$378
ptorio Central	90:656$024	
s geraes	54:097$637	
	5:725$398	
sas outras rendas	9:814$470	160:293$529
a favor da receita		9.018:518$223
Rs.		18.259:883$130

São Paulo, 15 de Março de 1905.

Adolpho Augusto F
Chefe do Escriptorio Cen

James W. Gray,
Guarda-livros.

DISTRIBUIÇÃO DO SALDO GERAL

apurado

no anno de 1904

Companhia Paulista Ferreas e Fluviaes

DISTRIBUIÇÃO do apurado no anno de 1904

DEBITO	
Juros da divida externa, pagos este anno . . .	2.538:
Juros e Commissões.	219:
Para pagamento dos dividendos 64.º e 65.º . . .	6.000:
Impostos de dividendos.	174:
Para o Fundo de Reserva	50:
Para o Fundo de Amortisação do custo da Estrada Rio Claro	50:
Saldo que passa para o seguinte semestre . . .	3.009:
Rs. . .	12:040:4

CREDITO	
s que passaram do anno de 1903	3.021:920$281
deste anno	9.018:518$223
Rs. . .	12.040:438$504

São Paulo, 15 de Março de 1905.

Adolpho Augusto Pi
Chefe do Escriptorio Centr

James W. Gray,
Guarda-livros.

I

Extensão em trafego

A COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, em 31 de Dezembro de 1904, tinha em trafego a extensão de 1.033 kilometros, servidos por 116 estações e postos telegraphicos, inclusive a agencia telegraphica na capital do Estado, séde da Companhia.

A extensão em trafego distribue-se assim:

Linhas de 1,m60

Linha central de Jundiahy a Descalvado .	224 kilom.	
Ramal de Santa Veridiana	38 »	
» » Rio Claro	17 »	279 kilom.

Linhas de 1,m00 — **Secção Rio Claro**

Linha central de Rio Claro a Bebedouro .	276 kilom.	
Ramal de Jahú	143 »	
» » Agua Vermelha.	63 »	
» » Ribeirão Bonito	40 »	
» » Agudos	98 »	
» » Mogy-Guassú	93 »	713 »

Linhas de 0,m60

Linha de Santa Rita	27 kilom.	
» Descalvadense	14 »	41 »
Extensão total em trafego		1.033 kilom.

Na secção Rio Claro, foi inaugurada, em 7 de Setembro de 1904, a estação de «Taperão» no ramal dos Agudos.

Às extensões médias em trafego durante o anno de 1904 foram:

De 279 kilometros na linha de 1,m60
„ 710 „ „ secção Rio Claro
„ 41 „ „ linha de 0,m60

Na secção Rio Claro a extensão média em trafego, durante o anno de 1904, cresceu de 51 kilometros.

II

Contabilidade

1.º — Conta de capital

Durante o anno de 1904, a Inspectoria Geral escripturou, por conta de capital, a quantia de 2.212:741$380 réis assim descriminada:

Linha de 1,m00 — **Secção Rio Claro**

Locomoção	3:192$577	
Linha e edificios	22:541$223	25:733$800

Construcção de novas linhas

Ramal dos Agudos.	2.187:007$580
Total geral . . .	2.212:741$380

Estas diversas importancias serão discriminadas nos respectivos capitulos do presente relatorio.

2.º — Receita

A receita geral da Companhia foi:

Em 1904	18.259:883$130
Em 1903	20.101:754$102
Differença para menos em 1904 .	1.841:870$972

Foram arrecadadas mais em 1904, as seguintes importancias, não incluidas na receita geral da Companhia:

Materiaes vendidos, e serviço feito por conta de outras Companhias e de particulares	104:078$929
Quotas de despezas com o pessoal nas estações baldeadoras, pagas pelas outras Companhias . . .	161:708$610
Importancias das multas pagas pelo pessoal e dos ordenados não reclamados, entregues á Sociedade Beneficente dos Empregados da Companhia Paulista	33:666$750
Imposto de transito do Governo Federal	364:624$460
„ „ „ „ „ Estadoal	225:462$480
Total	889:541$229

A arrecadação de dinheiro nas nossas diversas estações, por conta do trafego de passageiros e de mercadorias, attingiu á 7.753:959$680, que assim se discrimina:

Linhas	Trafego de		Total
	Passageiros	Mercadorias	
De 1,^{m}60 e de 0,^{m}60. .	1.513:352$100	2.117:915$930	3.631:268$030
Secção Rio Claro. . .	1.373:849$750	2.748:841$900	4.122:691$650
Total. . . .	2.887:201$850	4.866:757$830	7.753:959$680

Em 31 de Dezembro de 1904, o saldo em dinheiro existente, em todas as estações da Companhia Paulista, era apenas de $500 no trafego de passageiros.

Em nenhuma das estações havia saldo em dinheiro, a 31 de Dezembro de 1904, no trafego de mercadorias; ellas figuram, entretanto, no balanço geral com o saldo de 81:534$700 que representa os fretes correspondentes aos despachos feitos **A Pagar** nos ultimos dias de Dezembro e que sómente durante o mez de Janeiro foram cobrados nas estações de destino das mercadorias.

A comparação da receita geral da Companhia, nos dous ultimos annos, consta do seguinte quadro:

Linhas	1904	1903	Differenças em 1904	
			Para mais	Para menos
Linhas de 1,m60 e de 0,m60 . .	10.915:163$510	12.172:625$600	—	1.257:462$090
Secção Rio Claro .	7.313:128$340	7.877:761$270	—	564:632$930
Linha Fluvial . .	. . . . . .	8:545$260	—	8:545$260
Total das linhas .	18.228:291$850	20.058:932$130	—	1.830:640$280
Escriptorio Central	31:591$280	42:821$972	—	11:230$692
Total geral . .	18.259:883$130	20.101:754$102	—	1.841:870$972

A renda total das linhas, nos annos de 1904 e 1903, distribue-se assim pelos dous semestres:

Linhas	1904	1903	Differenças em 1904	
			Para mais	Para menos
Primeiros Semestres				
Linhas de 1,m60 e de 0,m60 . .	3.468:761$720	4.997:143$740	—	1.528:382$020
Secção Rio Claro .	2.078:522$370	3.005:370$000	—	926:847$630
Linha Fluvial . .	—	8:545$260	—	8:545$260
Todas as linhas .	5.547:284$090	8.011:059$000	—	2.463:774$910
Segundos Semestres				
Linhas de 1,m60 e de 0,m60 . .	7.446:401$790	7.175:481$860	270:919$930	—
Secção Rio Claro .	5.234:605$970	4.872:391$270	362:214$700	—
Linha Fluvial . .	—	—	—	—
Todas as linhas .	12.681:007$760	12.047:873$130	633:134$630	—

Como pôem em relevo esses quadros, a receita total do trafego no primeiro semestre de 1904, comparada com a de igual periodo de 1903, apresenta a enorme diminuição de 2.463:774$910. No segundo semestre mostra o accrescimo de 633:134$630, o que corresponde á uma diminuição de 1.830:640$280 no periodo annual.

A maxima receita mensal em 1904 verificou-se mais uma vez no mez de Agosto, attingindo a 2.998:319$260 quando fora de 2.828:446$500 em Agosto de 1903, de .... 3.059:008$540 em Agosto de 1902, de 3.930:645$140 em Agosto de 1901.

O seguinte quadro discrimina a renda do trafego de todas as linhas da Companhia, pelas diversas verbas.

Verbas da receita	1904		1903		Differenças em 1904	
	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto	na Quantidade	no Producto
Viajantes	913.772 1/2	2.177:642$920	939.886 1/2	2.291:635$530	— 26.114	— 113:992$610
Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9 (ton.) .	9.123	466:493$320	9.666	483:638$500	— 543	— 17:145$180
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de passageiros . . .	11.136	39:630$220	8.813	44:702$460	+ 2.323	— 5:072$240
Mercadorias { Café (tons.) . . .	365.803	9.832:542$060	382.863	10:974:980$390	— 17.060	— 1.142:438$330
Mercadorias { Diversas (tons.) . .	367.719	5.288:580$860	366.285	5.499:803$520	+ 1.434	— 211:222$660
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de cargas	13.284	19:145$580	8.243	16:865$390	+ 5.041	+ 2:280$190
Telegrammas	238.615	210:914$380	222.428	196:434$800	+ 16.187	+ 14:479$580
Armazenagens	. . . . .	18:514$200	. . .	23:480$600	. . . . .	— 4:966$400
Commissão de 4 % sobre a arrecadação de impostos . . .	. . . . .	23:603$490	. . .	24:539$590	. . . . .	— 936$100
Trens e vapores especiaes . . .	12	5:710$100	9	3:083$000	+ 3	+ 2:627$100
Aluguel de { carros, vagões e encerados .	. . . . .	16:757$630	. . .	342:034$730	. . . . .	— 325:277$100
Aluguel de { estações e armazens . .	. . . . .	70:400$000	. . .	68:350$000	. . . . .	+ 2:050$000
Aluguel de { casas e balsas	. . . . .	13:390$720	. . .	14:513$920	. . . . .	— 1:123$200
Aluguel de { commodos para restaurantes e taxas sobre bandejas . .	. . . . .	26:605$000	. . .	31:207$400	. . . . .	— 4:602$400
Outras verbas	. . . . .	18:361$370	. . .	43:662$300	. . . . .	— 25:300$930
Total. . . .	. . . . .	18.228:291$850	. . .	20.058:932$130	. . . . .	— 1.830:640$280

Para evitar duplicatas, as quantidades supra indicadas foram determinadas, sommando-se as relativas a todo o trafego das bitolas de 1.m60 e 0.m60 com as do trafego proprio ou interstacional da secção Rio Claro da Companhia Paulista, e com as do trafego extranho entre a secção Rio Claro e as estradas de Araraquara e Dourados, e ainda com as do trafego commum entre as estradas de Araraquara e Dourados, em transito pela secção Rio Claro.

Como deixa ver esse quadro, continuou ainda a decrescer a renda de passageiros, que declina desde 1898, com excepção apenas do anno de 1901 em que se registrou um pequeno augmento sobre a do anno anterior. Para a reducção d'essa renda em 1903 e 1904, concorreu em parte o abatimento nos preços das passagens, posto em vigor em 1.º de Agosto d'aquelle anno. A receita do transporte do café apresenta a grande differença para menos de 1.142:438$330, que provem não só da reducção de tarifas que começou a vigorar em 1.º de Agosto de 1903, como tambem da diminuição na quantidade transportada correspondente á cerca de 300.000 saccas.

Decresceu de 211:222$660 a receita produzida pelo transporte de outras mercadorias, devido principalmente á reducção geral de tarifas feita em 1.º de Janeiro de 1904.

A differença na verba de aluguel de carros, vagões e encerados provem de se ter escripturado em 1904, apenas os saldos recebidos, em vez das importancias totaes das contas, como se praticava nos annos anteriores.

Em 1872 foi inaugurado o trafego no primeiro trecho da linha de Jundiahy a Vallinhos, e a receita geral da Companhia, a começar dessa data, tem sido a seguinte:

ANNOS	RECEITA	Differenças por cento	
		para mais	para menos
1872	311:148$940		
1873	650:463$069	10,9	
1874	758:169$207	16,5	
1875	889:414$782	18,1	
1876	1.126:189$760	26,6	
1877	1.541:836$645	36,9	
1878	2.195:525$850	42,4	
1879	2.297:935$790	4,7	
1880	2.085:239$370	—	9,2
1881	2.514:466$920	20,6	
1882	2.880:373$995	14,5	
1883	2.739:948$200	—	4,9
1884	2.586:301$750	—	5,5
1885	2.812:352$950	8,7	
1886	2.977:410$510	5,9	
1887	2.922:222$693	—	1,8
1888	3.577:121$476	22,4	
1889	4.487:396$469	25,4	
1890	5.082:383$149	13,2	
1891	6.499:157$909	27,9	
1892	9.227:635$144	41,9	
1893	10.230:964$064	10,9	
1894	13.930:608$544	36,1	
1895	17.383:811$641	24,8	
1896	19.693:127$477	13,2	
1897	22.223:833$853	12,8	
1898	20.541:985$830	—	7,5
1899	21.224:577$150	3,3	
1900	22.071:945$269	4,0	
1901 a	27.293:917$132	23,6	
1902	24.972:799$117	—	8,5
1903 b	20.101:754$102	—	19,5
1904 c	18.259:883$130	—	9,2

Esses dados e outros constam do quadro synoptico intercalado entre esta pagina e a immediata.

(a) Reducção de tarifa de café em 1.º de Abril pela limitação do frete ao maximo de 71$360 por tonelada até Jundiahy, e em 1.º de Maio pela cobrança da taxa movel somente com o accrescimo de 25 % correspondente ao cambio de 15 dinheiros. Em 1.º de Agosto supprimio-se nos fretes da tabella 5, na secção Rio Claro, o accrescimo correspondente á taxa cambial, o qual ficou tambem limitado em 40 %, para uniformisar a tarifa movel d'essa secção com a das outras linhas.

(b) Reducção, em 1.º de Agosto, da tarifa da café beneficiado, em casquinha e em cereja pela abolição do frete maximo e adopção de tabellas differenciaes, accrescidas unicamente de 15 % correspondente a taxa cambial de 17 dinheiros; Da tarifa do sal nas linhas de 1m,60 e de 0m,60. baixando de 140 réis a 100 réis a taxa da tonelada kilometro para equiparal-a á da secção Rio Claro, isentando ainda, em todas as linhas, essa tarifa da taxa movel com o cambio; Da tarifa de passageiros nas linhas de 0m,60 e na secção Rio Claro, pela adopção de um unico zero na escala

Quadro synoptico do trafego e movimento financeiro da Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes desde o seu começo até 31 de dezembro de 1904

ANNOS	Extensão kilometrica média em trafego: nas vias ferreas	Extensão kilometrica média em trafego: na via fluvial	Numero de passageiros transportados nas vias ferreas e fluvial	Numero de toneladas de mercadorias transportadas nas vias ferreas e fluvial	Valores em 31 de Dezembro: do capital em acções, realisado	do emprestimo de £ 150.000 contrahido em Londres em 1878	do emprestimo de £ 2.750.000 contrahido em Londees em 1892 para acquisição da linha Rio Claro	do capital fixado e approvado pelo Governo para o trecho de concessão federal da linha Rio Claro (8)	do fundo de reserva	do fundo de amortisação do custo da linha Rio Claro
1872	38	. .	33. 531	26.150	(1) 4.000:000$000	£	£	£		
1873	45	. .	56. 212	54.968	4.200:000$000					
1874	45	. .	76. 402	67.522	6.450:000$000				37:800$660	
1875	58	. .	96. 614	76.362	8.343:130$000				66:537$620	
1876	106	. .	156. 952	84.137	9.418:800$000				96:651$718	
1877	155	. .	159. 706	75.600	11.682:800$000				128:046$120	
1878	185	. .	157. 944	93.843	11.910:400$000	(2) 150 000			178:257$770	
1879	204	. .	165. 503	5.336	12.138:400$000	148 500			228:717$260	
1880	224	. .	178. 373	99.198	12.214:800$000	146.900			268:989$060	
1881	228	. .	177. 283	122.478	12.703:100$000	145.200			343:699$588	
1882	243	. .	166. 774	133 028	12.915:200$000	143.400			459:386$089	
1883	243	. .	161. 539	160.121	12.936:100$000	141.500			550:803$092	
1884	243	. .	165. 839	154.768	13.005:200$000	139.400			698:897$176	
1885	243	43	184. 837	175.278	16.572:061$160	137.200			754:906$803	
1886	244	92	197. 790	176.665	16.793:125$080	134.800			923:022$052	
1887	250	200	231. 850	175.421	17.243:279$080	132.300			1.012:490$916	
1888	250	200	298. 596	219. 486	17.243:550$000	129.600			1.075:317$741	
1889	250	200	319. 401	258. 679	18.070:500$000	126 700			1.127:945$619	
1890	250	200	348. 150	300.857	19.168:180$000	123.600			1.127:876$319	
1891	292	200	543. 579	367.441	24.976:690$000	120.300			417:371$726	
1892	667	200	809. 040	412.414	32.955:160$000	116.700	2.750.000		470:273$117	
1893	731	200	1. 179. 245	407.125	38.285:140$000	112.900	2.750.000		513:969$892	
1894	776	200	1. 100. 396	458.292	38.804:360$000	108.800	2.750.000		566:134$892	
1895	791	200	1. 372. 035	556.691	44.043:040$000	104.400	2.750.000		1.043:158$399	
1896	791	200	1. 372. 398	665.755	50.739:440$000	99.700	2.750.000		1.903:381$102	
1897	791	200	1. 422. 141	690.645	59.461:560$000	(3) 94.700	2.722.500		2.387:984$762	
1898	791	200	1. 248. 503	640.162	59.933:320$000		2.693.600		76:067$872	
1899	807	200	1. 060. 465	660.728	59.960:800$000		2.663.300		76:067$872	
1900	807	200	1. 052. 900	676.812	60.000:000$000		2.631.500		100:000$000	
1901	823	200	1. 101. 779	883.992	67.047:520$000		2.598.100	(9) 1.528.125 - 0 - 0	200:000$000	372:966$652
1902	864	200	1. 038. 639	832.798	69.671:000$000		2.563.000	(10) 1.544.361 - 0 - 0	550:000$000	2.262:559$792
1903	979	66	939. 886½	749.148	72.300:640$000		2.526.000	(11) 1.564.996 - 0 - 0	650:000$000	4.149:242$339
1904	1030	—	913. 772½	733.522	74.981:100$000		2.487.500	(12) 1.602.376-2-11	750:000$000	5.196:317$185

Formação da Renda liquida a distribuir

ANNOS	RECEITA	DESPEZA	SALDO	Importancia recebida do governo de S. Paulo, em virtude de garantia de juros	Importancias que passaram do anno anterior	Dividendo de parte das acções do fundo de reserva	Importancia deduzida da destinada no anno anterior para amortisação da divida da Companhia	Importancias retiradas do fundo de reserva	TOTAL
1872	311:404$143	186:262$224	125:141$919	155:113$284					280:255$203
1873	650:463$069	259:823$154	390:639$915		255$203				390:895$118
1874	758:169$207	283:510$724	474:658$483		22:895$118				497:553$601
1875	889:414$782	365:360$766	524:054$016		9:424$992				533:479$008
1876	1.126:189$760	484;649$218	641:540$542		9:534$548				651:075$090
1877	1.541:836$645	567:156$781	974:679$864		8:640$451				(5) 983:320$315
1878	2.195;525$850	687:074$060	1 508:451$790		12:754$611				1.521:206$401
1879	2.297:935$790	747:796$839	1.550:138$951		18:421$722				1.568:560$673
1880	2.085:239$370	771:861$267	1.313:378$103		14:819$973	6:760$361			1.342:316$117
1881	2.514:466$920	877:816$909	1.636:650$011		5.388$166		38:820$833		1.680:859$010
1882	2 880:373$995	918:392$621	1.961:981$374		4:295$533				1.966:276$907
1883	2.739:948$200	1.119:230$851	1.620:717$349		4:084$913			39:238$732	1.664:040$994
1884	2.586:301$750	1.267:930$192	1.318:371$558		8:047$922			26:505$975	1.352:925$455
1885	2.812:352$950	1 155:201$514	1.657:151$436		5:214$191				1.662:365$627
1886	2.977:410$510	1.266:121$925	1.711:288$585		5:498$882				1.716:787$467
1887	2:922:222$693	1 256:820$448	1.665:402$245		4:399$123				1.669:801$368
1888	3.577:121$476	1.361:457$781	2.215:663$695		3:596$703				2.219:260$398
1889	4.487:396$469	1.746:114$388	2.741:282$081		821$870				2.742:103$951
1890	5.082;383$149	1.597:997$615	3.484:385$534		67:223$051				3.551:608$585
1891	6.499:157$909	2.510:912$371	3.988:245$538						3.988:245$538
1892	9.227:635$144	4.920:252$529	4.307:382$615						4.307:382$615
1893	10.230:964$046	6 180:472$486	4.050:491$578						4.050:491$578
1894	13.930:608$544	5.601:166$385	8 329:442$159		380:292$828				8.709:734$987
1895	17,383:811$641	6 822:049$974	10.561:761$667						10.561:761$667
1896	19.693:127$477	9.193:917$367	10.499:210$110						10.449:210$110
1897	22.223:833$853	9.894:766$943	12.329:066$910						12.329:066$910
1898	20.541:985$830	10.070:984$850	10.471:000$980		1.000:000$000			2.800:000$000	14.271:000$980
1899	21.224:577$150	9.310:469$827	11.914:107$323		8:117$071				11.922:224$394
1900	22.071:945$269	9 132:355$850	12.939:589$419		656:188$213				13.595:777$632
1901	27.293:917$132	9.897:085$933	17.396:831$199		2.624:433$855				20.021:265$054
1902	24.972:799$117	11.303:315$242	13.669:483$875		4.489:102$050				18.158:585$925
1903	20.101:754$102	9.571:201$900	10.530:552$202		4 017:888$088				14.548:440$290
1904	18.259:883$130	9.241:364$907	9.018:518$223		3.021:920$281				12.040:438$504

Em 28 de Abril de 1870 foi effectuado o primeiro pagamento, na importancia de 8:941$400 e a 7 de Fevereiro de 1873 o ultimo na de 15:113$284 relativo ao segundo semestre de 1872. A importancia total recebida no periodo de 1870 a 1873 foi de 386:285$985.
E' digno de nota o facto de só haver sido paga pelo Governo a garantia de juros de 7 % ao anno sobre o capital da Companhia durante o periodo da construcção e no primeiro anno da linha em trafego.

DISTRIBUIÇÃO DA RENDA LIQUIDA

ANNOS	Dividendos: Importancia distribuida	Quóta por acção	Relação por %	Fundo de reserva	Importancias pagas ao Governo de S. Paulo como restituição da garantia de juros	Saldo do trecho de Campinas a Rio Claro distribuido pelos respectivos accionistas	Importancias destinadas a juros, descontos e amortisação da divida fluctuante da Companhia	Fundo de amortisação do custo da Estrada do Rio Claro	Imposto de dividendo	Juros e amortisação do emprestimo de £ 150.000 contrahido em Londres em 1878	Juros do emprestimo de £ 2.750.000 contrahido em Londres em 1892 para acquisição da linha do Rio Claro	Abatimento no custo da Via Fluvial	Abatimento nos preços de compra das linhas Descalvadense e Santa Rita e extincção da conta da linha para S. Sebastião	Importancias que passam para o anno seguinte	TOTAL	Amortisação por conta de capital do emprestimo de £ 2.750.000 levantado em Londres em 1892 para acquisição da linha Rio Claro
1872	(4) 280:000$000	11$200	7,00											255$203	288:255$203	
1873	344:000$000	13$760	8,57	24:000$000										22:895$118	390:895$118	
1874	437:000$000	17$480	10,30	25:500$000	25:628$609									9:424$992	497:553$601	
1875	430:000$000	17$200	10,11	25:500$000	30:609$554	37:834$906								9:534$548	533:479$008	
1876	403:750$000	16$150	9,50	25:500$000	4:003$713	209:056$639								8:640$451	651:075$090	
1877	695:837$150	15$330	8,23	29:250$000	47:306$917	126:949$980	73:995$835							12:754$611	986:094$493	
1878	1.116:188$920	18$070	9,03	33:000$000	73:647$679	(6)	279:948$080							18:421$722	1. 521:206$401	
1879	1.150:247$720	18$780	9,39	46:500$000	74:192$040		252:624$743			22:818$517				22:177$653	1. 568:560$673	
1880	983:672$000	16$000	8,00	64:438$728			163:466$763			125:350$460				5:388$166	1. 342:316$117	
1881	1.107:675$600	18$400	9,20	117:546$634	130:897$473		188:949$840			131:493$930				4:295$533	1. 680:859$010	
1882	1.495:739$880	23$980	12,00	111:463$674			216:985$890			138:003$550				4:084$913	1. 966:276$907	
1883	1.273:166$000	20$000	10,00	121:881$342			124:196$630			136:749$100				8:047$922	1. 664:040$994	
1884	1.189:975$800	18$300	9,15	16:366$604						141:368$860				5:214$191	1. 352:925$455	
1885	1.491:335$000	22$500	11,25	9:169$965						156:361$780				5:498$882	1. 662:365$627	
1886	1.552:680$000	19$000	9,50	12:230$404						147:477$940				4:399$123	1. 716:787$467	
1887	1.528:164$000	18$700	9,35	8:294$982						129:745$683				3:596$703	1. 669:801$368	
1888	2.095:146$000	24$300	12,15	10:340$381						112:952$147				821$870	2. 219:260$398	
1889	2.568:499$600	29$900	14,95							106:381$300				67:223$051	2. 742:103$951	
1890	3.408:156$200	37$000	18,50	16:696$527						126:755$858					3. 551:608$585	
1891	3.779:330$000	33$000	16.50	30:521$391						178:394$147					3. 988:245$538	
1892	2.428:000$000	16$000	8,00	20:257$435						271:570$480	1.587:554$700				4. 307:382$615	
1893	678:000$000	4$000	2,00	30:000$000						233:519$080	2.728:679$670			380:292$828	4. 050:491$578	
1894	4.680:000$000	24$000	12,00	455:153$507						309:724$480	3.264:857$000				8. 709:734$987	
1895	6.318:959$400	30$000	15,00	819:804$803						281:390$667	3.141:606$797				10. 561:761$667	
1896	5.637:134$500	24$000	12,00	476:295$060						355:774$170	4.030:006$380				10. 449:210$110	
1897	6.000:000$000	20$000	10,00	471:643$110						377:886$460	4.479:537$340			1. 000:000$000	12. 329:066$910	867:639$270
1898	4.500:000$000	15$000	7,50				(7) 332:675$444		(7) 180:000$000	4.055:167$079	5.195:041$386			8:117$071	14. 271:000$980	1.052:041$635
1899	6.000:000$000	20$000	10,00	23:932$128			689:977$473		210:000$000		4.342:126$580			657:188$213	11. 922:224$394	1.021:442$410
1900	6.000:000$000	20$000	10,00	100:000$000			633:532$045	372:966$652	210:000$000		3.654:845$080			2. 624:433$855	13. 595:777$632	994:966$060
1901	8.045:702$400	24$000	12,00	300:000$000			6:214$600	1.889:593$140	281:599$584		3.088:483$860	1.000:000$000	920:569$420	4. 489:102$050	20. 021:265$054	785:898$470
1902	8.360:894$400	24$000	12,00	100:000$000				1.886:682$547	292:631$300		2.600:489$590	900:000$000		4. 017:888$088	18. 158:585$925	705:109$220
1903	7.232:180$000	20$000	10,00	100:000$000			67:255$683	1.047:074$846	253:126$300		2.626:883$180	200:000$000		3. 021:920$281	14. 548:440$290	769:220$120
1904	6.000:000$000	16$000	8,00	50:000$000			219:022$623	50:000$000	174:000$000		2.538:095$380			3. 009:320$501	12. 040:438$504	783:116$840

(Importancias pagas ao Governo de S. Paulo como restituição da garantia de juros:) Total pago 386:285$985

(1) O capital realisado em 31 de dezembro de 1869 era de 250:000$000; em 31 de dezembro de 1870 era de 1.730:180$000 e em 31 de dezembro de 1871 era de 3.966:350$000.
(2) A passagem em 1878 dessas £ 150.000 de Londres para S. Paulo produziu 1.668:907$387.
(3) A remessa em 1898 dessas £ 94.700 de S. Paulo para Londres custou 3.763:823$090.
(4) Essa importancia distribuida de 280:000$000 corresponde ao 6.º e 7.º dividendos ambos de 5$600 por acção, relativos aos 1.º e 2.º semestre do anno de 1872. Os cinco dividendos anteriores foram pagos nas seguintes datas.

em junho	de 1870 o 1.º dividendo de	$607	por acção correspondente aos dois semestres de		1869.
em agosto	„ 1870 o 2.º „	„ $450	„ „ „	ao 1.º „	„ 1870.
em fevereiro	„ 1871 o 3.º „	„ 1$230	„ „ „	ao 2.º „	„ 1870.
em agosto	„ 1871 o 4.º „	„ 2$740	„ „ „	ao 1.º „	„ 1871.
em fevereiro	„ 1872 o 5.º „	„ 4$580	„ „ „	ao 2.º „	„ 1871.

Todos esses dividendos que correspondem mais ou menos á razão de 7 % ao anno sobre o capital realisado, foram pagos com o producto da garantia recebida do Governo e dos juros vencidos nos bancos onde eram depositados os dinheiros provenientes das chamadas de capital.
(5) Para ter o total da renda liquida a distribuir relativa ao trecho de Jundiahy a Campinas e Campinas a Rio Claro é preciso reunir a essa importancia de 983:320$315 a somma de 2:774$178 de deficit verificado no trafego do ramal de Mogy Guassú.
(6) No segundo semestre de 1877 fez-se a fusão dos interesses da linha de Jundiahy a Campinas com os da de Campinas a Rio Claro e ramal de Mogy-Guassú.
(7) Até 1897 estão incluidas na despeza as verbas de juros e descontos e imposto de dividendo.
(8) De accordo com o disposto na clausula VII do Decreto n. 4057 de 24 de Junho de 1901, está incluido o valor do stock de materiaes existentes no almoxarifado na importancia de £ 28.125.
(9) De accordo com o Decreto n. 4057 de 24 de junho de 1901 e não comprehende as despezas feitas durante o anno de 1901, no valor de £ 16.236.
(10) De accordo com o Decreto n. 4634 de 31 de outubro de 1902 e não comprehende as despezas feitas durante o anno de 1902, no valor de £ 20.635.
(11) De accordo com o Decreto n. 4861 de 9 de julho de 1903 e não comprehende as despezas feitas durante o anno de 1903, no valor de £ 36.086-15-2.
(12) De accordo com o Decreto n. 5.496 de 28 de março de 1905 e comprehende as despezas feitas durante o anno de 1904 no valor de £ 1.293-7-9.

OBSERVAÇÕES

Bitola de 1.m 60

Em 30 de janeiro de 1868 foi eleita a directoria provisoria para gerir os negocios da Companhia até sua definitiva incorporação. A 7 de março de 1869 foi pelos accionistas, eleita a primeira directoria da Companhia composta dos Srs. Dr. Clemente Falcão de Souza Filho, Dr. Martinho da Silva Prado, Desembargador Bernardo Avelino Gavião Peixoto, Dr. Ignacio Wallace da Gama Cockrane e Senador Francisco Antonio de Souza Queiroz. Em março de 1869 foi chamada a primeira entrada de capital no valor de 250 contos, correspondente a 5 % sobre o capital da Companhia que era de 5 mil contos. Em 31 de março de 1872 inaugurou-se o trafego no trecho de Jundiahy a Vallinhos e em 11 de agosto do mesmo anno a estação de Campinas. Em 27 de agosto de 1875 inauguraram-se Bôa Vista, Rebouças e Santa Barbara, hoje Villa Americana. Em 30 de junho de 1876 inauguraram-se Tatú e Limeira. Em 11 de agosto de 1876 inauguraram-se Cordeiro e Rio Claro. Em 10 de abril de 1877 inaugurou-se Araras. Em 30 de setembro de 1877 inauguraram se Guabiroba e Leme. Em 24 de outubro de 1878 inaugurou-se Pirassununga. Em 15 de janeiro de 1880 inaugurou-se Porto Ferreira. Em 7 de novembro de 1881 inaugurou-se Descalvado. Em 4 de novembro de 1884 inaugurou-se Remanso. Em dezembro de 1885 inauguraram-se S. Bento. Em 6 de dezembro de 1886 inaugurou-se Emas, que foi supprimida em 1891 Em dezembro de 1887 inaugurou-se Santa Gertrudes. Em 26 de novembro de 1891 inauguraram-se Emas e Baguassú, no ramal de Santa Veridiana; em 1.º de agosto de 1892 Santa Silveria e Santa Cruz no mesmo ramal. Em outubro de 1892 inaugurou-se o posto telegraphico de Sant'Anna e em fevereiro de 1893 o de Samambaia. Em 20 de fevereiro de 1893 inaugurou-se Santa Veridiana. Em 1.º de julho de 1896 inaugurou-se o posto telegraphico de Corrupira e em 26 de agosto o de Jacuba. Em 1.º de outubro de 1896 inaugurou-se Souza Queiroz. Em 18 de outubro de 1896 inaugurou-se o posto telegraphico de Pombal e em 22 de novembro o de S. Jeronymo e em 31 de dezembro os de Itaipú e Ibicaba. Em 1.º de abril de 1898 inaugurou-se Jundiahy-Paulista para o trafego de passageiros e a 1.º de junho para o de cargas. Em 8 de dezembro de 1899 inaugurou-se Loreto.

Secção Rio Claro

Em 1.º de abril de 1892 foi adquirida a rêde de vias ferreas, pertencentes a Rio Claro Railway Company e que ficou constituindo a secção Rio Claro da Paulista. Em 6 de junho de 1892 inauguraram-se Hammond e Guariba e em 2 de setembro inauguraram-se Capão Preto e Ararahy. Em 5 de maio de 1898 inaugurou-se Jaboticabal e em 20 de setembro Santa Eudoxia. Em 10 de maio de 1894 inauguraram-se Corrego Rico, Angico, Monjolinho, Jacaré e Ribeirão Bonito. Em 1.º de dezembro de 1896 inaugurou-se Espraiado e em 31 de dezembro inauguraram-se os postos telegraphicos de Cachoeirinha, Ferraz, Bebedouro e Estrella. Em 1.º de fevereiro de 1897 inauguraram-se Ouro e o posto telegraphico de Canella. Em 1.º de julho de 1899 inauguraram-se Saldanha Marinho, Capim Fino, Falcão Filho e Campos Salles. Em junho de 1901 inaugurou-se o posto telegraphico do Aterrado e em julho os de Taboleiro e Retiro. Em 30 de dezembro de 1901 inauguraram-se Guatapará, Guarany e Martinho Prado. Em 1.º de setembro de 1902 inaugurou-se o posto telegraphico "Tupy". a 10 de outubro as estações de Graminha e Ibitirama e a 29 de dezembro as da Tayuva, Andes e Bebedouro. Em 1.º de fevereiro de 1903 inauguraram-se as estações de Barrinha e Pitangueiras no ramal do Mogy-Guassú; em 25 de março as estações de Iguatemy e Ayroza Galvão no ramal dos Agudos, e as de Macuco Cascalho e Pontal no ramal de Mogy-Guassú; em 1.º de outubro a estação de Pederneiras e a 7 de dezembro o posto telegraphico de Itatinguy e as estações de Piatan e S. Paulo dos Agudos. Em 7 de setembro de 1904 inaugurou-se a estação de Taperão no ramal dos Agudos.

Bitola de 0.m 60

Em 1.º de março de 1891 foi adquirida a linha Descalvadense e em 1.º de abril do mesmo anno a linha de Santa Rita. Em 1.º de dezembro de 1899 inaugurou-se Tombadouro na linha de Santa Rita.

Via Fluvial

Em 25 de março de 1885 inauguraram-se Prainha, Amaral e Pulador. Em maio de 1886 inauguraram-se Cunha Bueno, Jatahy e Cedro, e em 22 de Setembro Guatapará e Martinho Prado. Em 10 de janeiro de 1887 inauguraram-se Jaboticabal, hoje Barrinha, Pitangueiras e Pontal. Supprimiram-se em março de 1891 Pulador, em fevereiro de 1895 Cunha Bueno e Cedro, em dezembro de 1900 Jatahy e em dezembro de 1901 Guatapará e Martinho Prado, em 25 de março de 1903 as estações de Barrinha, Pitangueiras e Pontal, e em 30 de abril as de Prainha e Amaral, ficanda extincta toda a secção fluvial.

Consta dos seguintes quadros a renda exclusiva das vias ferreas e fluviaes, total e kilometrica, desde a inauguração do primeiro trecho da estrada em 1872.

ANNOS	Extenção kilometrica média em trafego — Bitola de 1,m60	Extenção kilometrica média em trafego — Bitola de 0,m60	RECEITA — TOTAL	RECEITA — Kilometrica	Differença por cento da receita — para mais	Differença por cento da receita — para menos
Vias Ferreas — BITOLAS DE 1,m60 e 0,m60						
1872	38	. .	311:101$740	8:166$888		
1873	45	. .	648:360$351	14:408$008	108,4	
1874	45	. .	748:441$087	16:632$024	15,4	
1875	58	. .	885:431$432	15:266$059	18,3	
1876	104	. .	1.120:363$976	10:772$730	26,5	
1877	155	. .	1.465:561$433	9:455$235	30,8	
1878	185	. .	1.915:581$380	10:354$494	30,7	
1879	204	. .	2.018:700$150	9:895$589	5,0	
1880	224	. .	1.827:706$860	8:159$405	. .	9,4
1881	228	. .	2.190:842$950	9:609$004	19,8	
1882	243	. .	2.523:613$350	10:385$240	15,2	
1883	243	. .	2.557:794$150	10:525$902	1,3	
1884	243	. .	2.585:623$870	10:640$427	1,1	
1885	243	. .	2.804:390$110	11:540$733	8,4	
1886	244	. .	2.971:614$260	12:178$717	5,9	
1887	250	. .	2.912:461$460	11:649$845	. .	2.0
1888	250	. .	3.546:332$750	14:185$331	21,7	
1889	250	. .	4.233:308$210	16:933$233	19,3	
1890	250	. .	4.901:834$943	19:607$339	15,8	
1891	251	41	6.227:245$700	21:326$183	27,0	
1892	262	41	6.987:201$590	23:043$569	12,2	
1893	278	41	7.181:475$770	22:512$463	2,8	
1894	279	41	9.508:352$815	29:713$602	32,3	
1895	279	41	11.632:268$350	36:350$870	22,3	
1896	279	41	13.132:281$453	41:038$379	12,9	
1897	279	41	14.465:422$010	45:204$444	10,2	
1898	279	41	13.407:406$310	41:898$145	. .	7,3
1899	279	41	13.858:179$413	43:306$810	3,4	
1900	279	41	14.484:307$790	45:263$462	4,6	
1901 a	279	41	17.130:305$400	53:532$204	18,2	
1902	279	41	15.155:286$540	47:360$270	. .	11,6
1903 b	279	41	12.172:625$600	38:039$455	. .	19,7
1904 c	279	41	10.915:163$510	34:109$886	. . .	10,3

differencial em vez dos dous, até então em vigor; De 50 % e mais nas tarifas de todas as tabellas dos ramaes de 0m,60 para equiparal-as as das outras linhas; Em 1.º de Setembro, reducção de 2 % na tarifa da tabella 2 A, que ficou alem d'isso isenta da taxa movel com o cambio.

(c) Em 1.º de Janeiro suppressão do accrescimo de 20 % existente nas bases das tabellas 6, 7, 8 e 15 da secção Rio Claro e reducção de diversas porcentagens nas bases das tabellas 9, 10, 11, 12, 13 e 14 de todas as linhas e adopção de uma unica tarifa para toda a rêde da Companhia, menos quanto ao café, obedecendo as bases de todas as tabellas ao principio differencial. Concedeu-se em 1.º de Janeiro isenção de fretes para as sementes consignadas a lavradores e para as plantas distribuidas pelas repartições agricolas do Paiz. Em Junho concedeu-se isenção de fretes para os saccos novos, machinismos e instrumentos agricolas e em Julho e Setembro reduziu-se de diversas porcentagens as tarifas do algodão em rama e em caroço, do polvilho para fins industriaes e do oleo de ricino de producção nacional.

ANNOS	Extensão kilometrica média em trafego	RECEITA		Differença por cento da receita	
	Bitola de 1,m60	TOTAL	Kilometrica	para mais	para menos
		Bitola de 1,m00 — SECÇÃO RIO CLARO			
1892	364	1.954:978$769	5:370$820		
1893	412	2.791:158$190	6:774$665	42,7	
1894	456	4.211:405$625	9:235$538	50,9	
1895	471	5.358:929$580	11:377$833	27,2	
1896	471	6.143:864$646	13:044$260	14,6	
1897	471	7.295:013$070	15:488$350	18,7	
1898	471	6.627:557$900	14:071$248	. .	9,2
1899	487	6.938:672$410	14:247$787	4,7	
1900	503	7.150:840$160	14:216$382	. .	0,2
1901 a	503	9.784:048$840	19:451$389	36,8	
1902	544	9.525:956$410	17:510$949	. .	2,6
1903 b	659	7.877:761$270	11:954$114	. .	31,7
1904 c	710	7.313:128$340	10:300$180	. .	5,5
		Via Fluvial			
1890	200	132:886$666	646$433		
1891	200	199:107$760	995$538	49,8	
1892	200	205:697$400	1:028$437	3,3	
1893	200	172:424$240	862$121	. .	16,1
1894	200	190:336$580	951$683	10,2	
1895	200	228:898$000	1:144$490	20,2	
1896	200	338:897$560	1:694$488	48,0	
1897	200	314:703$590	1:573$518	. .	7,1
1898	200	338:806$800	1:694$534	7,6	
1899	200	368:518$580	1:842$593	8,7	
1900	200	379:770$940	1:898$854	3,0	
1901	200	331:288$700	1:656$443	. .	12,7
1902	200	209:625$080	1:048$125	. .	36,6
1903	66	8:545$260	131$889	. .	87,4

Deixo de incluir a receita da Via Fluvial, no periodo de 1885 a 1890 porque, n'este periodo, não era rigorosamente discriminada da das vias ferreas.

a, b, c - veja as notas do quadro anterior nas paginas 8 e 9.

O seguinte quadro mostra a receita media, nos dous ultimos annos, por trem, vapor e vehiculo kilometro.

	Linhas de 1,m60 e de 0,m60		Secção Rio Claro		Via Fluvial		Todas as linhas	
	1904	1903	1904	1903	1904	1903	1904	1903
Trem kilometro . . .	11$264	12$646	5$374	5$957	—	—	7$826	8$775
Vapor ,, . . .	—	—	—	—	—	2$751	—	2$751
Vehiculo ,, de 4 rodas	$524	$582	$346	$324	—	—	$420	$459
Lancha.	—	—	—	—	—	1$144	—	1$144

O movimento descriminado da receita das vias ferreas nos dous ultimos annos, consta do seguinte quadro:

Linhas de 1,m 60 e de 0,m 60

Verbas da receita	1904		1903		Differenças em 1904	
	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto	na Quantidade	no Producto
Viajantes	546.428	1.213:348$900	562.679 1/2	1.286:064$120	—16.251 1/2	— 72:715$220
Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9 (ton.)	6.951	288:853$940	7.442	308:260$630	— 491	— 19:406$690
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de passageiros	6.354	20:788$150	5.219	21:955$250	+ 1.135	— 1:167$100
Mercadorias — Café (ton.)	359.130	5.667:729$940	376.062	6.417:155$590	—16.932	— 749:425$650
Mercadorias — Diversas (ton.)	337.006	3.439:800$820	338.515	3.538:203$160	— 1.509	— 98:402$340
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de cargas	6.866	4:836$600	3.629	3:775$010	+ 3.237	+ 1:061$590
Telegrammas	191.416	139:635$830	181.127	131:883$600	+10.289	+ 7:752$230
Armazenagens		7:396$900		8;168$700		— 771$800
Commissão de 4 % pela arrecadação de impostos		11:753$790		12:161$350		— 407$560
Trens especiaes	7	2:824$100	5	1:886$000	+ 2	+ 938$100
Venda de materiaes velhos		685$090		320$800		+ 364$290
Aluguel de estações, armazens e terrenos		63:000$000		63:450$000		— 450$000
Aluguel de casas		11:090$720		13:057$920		— 1:967$200
Aluguel de commodos para botequins e taxas sobre bandejas		15:215$000		16:295$000		— 1:080$000
Aluguel de carros, vagões, encerados á S. P. R.		15:215$830		338:309$490		— 323:093$660
Rendas diversas		12:987$900		11:678$980		+ 1:308$920
Total		10.915:163$510		12.172:625$600		— 1.257:462$090

Linha de 1,m00 — Secção Rio Claro

Verbas da receita	1904		1903		Differenças em 1904	
	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto	na Quantidade	no Producto
Viajantes	420.339 ½	964:294$020	434.487	1.005:518$620	— 14.147 ½	— 41:224$600
Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9 (ton.)	3.240	177:639$380	3.222	175:299$440	+ 18	+ 2:339$940
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de passageiros	5.893	18:842$070	4.511	22:746$410	+ 1.382	— 3:904$340
Mercadorias { Café (ton.)	110.680	4.164:812$120	119.592	4.554:883$140	— 8.912	— 390:071$020
Mercadorias { Diversas (ton.)	118.178	1.848:780$040	111.566	1.956:994$250	+ 6.612	— 108:214$210
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de cargas	8.897	14:308$980	5.320	13:090$380	+ 3.577	+ 1:218$600
Telegrammas	102.417	71:278$550	91.010	64:417$700	+ 11.407	+ 6:860$850
Armazenagens	.....	11:117$300	.....	15:287$300	.....	— 4:170$000
Commissão de 4 % pela arrecadação de impostos	.....	11:849$700	.....	12:377$670	.....	— 527$970
Trens especiaes	5	2:886$000	4	1:197$000	+ 1	+ 1:689$000
Aluguel de { commodos para botequins e taxas sobre bandejas	.....	13:690$000	.....	14:912$400	.....	— 1:222$400
Aluguel de { vagões a E. F. Araraquara	.....	1:541$800	.....	3:725$240	.....	— 2:183$440
Aluguel de { estações, armazens e terrenos	.....	3:900$000	.....	4:900$000	.....	— 1:000$000
Rendas diversas	.....	8:188$380	.....	32:411$720	.....	— 24:223$340
Total	.....	7.313:128$340	.....	7.877:761$270	.....	— 564:632$930

A linha Fluvial só funccionou durante quatro mezes de 1903 e a sua renda total, conforme consta do relatorio do anno passado foi de 8:545$260 réis.

As differentes verbas da receita, comparadas com o total, dão as seguintes relações por cento:

VERBAS DA RECEITA	Linhas de 1,m60 e de 0,m60		Secção Rio Claro		Via Fluvial		Todas as linhas	
	1904	1903	1904	1903	1904	1903	1904	1903
Viajantes	11,1	10,6	13,2	12,8	—	0,6	11,9	11,4
Bagagens e encommendas	2,7	2,5	2,4	2,2	—	0,9	2,6	2,4
Animaes	0,2	0,2	0,4	0,4	—	—	0,3	0,3
Mercadorias — Café	51,8	52,8	56,5	57,8	—	34,4	53,9	54,7
Mercadorias — Diversas	31,6	29,0	25,7	24,9	—	53,9	29,0	27,4
Telegrammas	1,3	1,1	1,0	0,8	—	1,6	1,2	1,0
Outras verbas	1,3	3,8	0,8	1,1	—	8,6	1,1	2,8
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	—	100,0	100,0	100,0

A receita, em 1904, proveniente do trafego de passageiros e mercadorias, póde ser assim distribuida:

Trafego proprio	das linhas de 1,m60 e de 0,m60 . . .	790:973$980
	da secção Rio Claro	977:917$830
Trafego estranho	das linhas de 1,m60 e de 0,m60 . . .	3.521:179$280
	da secção Rio Claro.	5.415:629$160
Trafego em transito pela linha de 1,m60, com destino á e precedeute.	da secção Rio Claro	2.886:994$360
	„ Companhia Mogyana	2.930:042$290
	„ „ Itatibense	23:805$660
	„ „ Araraquara.	387:965$860
	„ „ Dourado	175:381$030
	do ramal Ferreo Campineiro	77:368$320
IDEM pela secção Rio Claro com destino á e procedente.	da Companhia Araraquara.	598:706$130
	„ „ Dourado	286:414$540

Todo o trafego, em 1904, das linhas que não pertencem á Companhia Paulista em transito por ella, apenas concorreu com 4.479:683$830 ou 24,5 % da receita total da Companhia no valor de 18.259:883$130.

Da importancia de 4.479:683$830 e da relação de 24,5 % acima referidas cabem á Companhia Mogyana 2.930:042$290 e 16,0 %.

Consta do seguinte quadro a receita média e por unidade de percurso, dos passageiros, bagagens e encommendas, animaes e mercadorias, nos dous ultimos annos:

	Linhas de 1.m60 e de 0.m60				Secção Rio Claro			
	RECEITA MÉDIA POR PASSAGEIRO, ANIMAL E TONELADA							
	Embarcado		Referido a 1 kilometro		Embarcado		Referido a 1 kilometro	
	1904	1903	1904	1903	1904	1903	1904	1903
Passageiros de 1.ª classe	4$246	4$239	$066,3	$068,5	4$300	4$244	$065,6	$065,7
Passageiros de 2.ª classe	1$552	1$652	$033,8	$037,3	1$736	1$779	$034,6	$035,1
Passageiros em geral	4$220	2$285	$042,1	$047,0	2$294	2$314	$042,8	$043,1
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de passageiros	3$272	4$207	$045,3	$060,1	3$197	5$042	$043,5	$066,6
Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	41$556	41$421	$622,4	$656,6	54$827	54$407	$663,1	$701,1
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de cargas	$704	1$040	$010,0	$015,2	1$608	2$461	$010,1	$017,6
Mercadorias Café	15$782	17$064	$180.8	$193,5	37$629	38$087	$261,9	$250,4
Mercadorias Diversas	10$207	10$452	$132,6	$136,8	15$644	17$541	$115,9	$119,2
Mercadorias Em geral	13$083	13$932	$158,9	$168,7	26$276	28$171	$188,8	$188,2

	Linha Fluvial				Todas as linhas			
	RECEITA MÉDIA POR PASSAGEIRO, ANIMAL E TONELADA							
	Embarcado		Referido a 1 kilometro		Embarcado		Referido a 1 kilometro	
	1904	1903	1904	1903	1904	1903	1904	1903
Passageiros de 1.ª classe . . .	—	2$399	—	$106,4	4$636	4$590	$066,0	$067,3
Passageiros de 2.ª classe . . .	—	—	—	—	1$715	1$802	$034,2	$036,2
Passageiros em geral	—	2$399	—	$106,4	2$383	2$438	$043,5	$045,2
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de passageiros. . . .	—	$800	—	$026,7	3$558	5$072	$044,2	$066,1
Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9. . .	—	39$215	—	$659,0	51$133	50$035	$637,3	$672,0
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de cargas	—	—	—	—	1$441	2$046	$010,1	$016,5
Mercadorias Café	—	42$633	—	$512,7	26$879	28$665	$208,1	$213,7
Mercadorias Diversas	—	7$126	—	$045,4	14$382	15$015	$126,2	$129,7
Mercadorias Em geral	—	10$571	—	$070,5	20$614	21$991	$169,6	$175,7

4.º Viajantes

O seguinte quadro assignala as differenças havidas, em 1904, no numero e na receita dos viajantes transportados nas diversas linhas da Companhia.

	1904		1903		Differenças em 1904	
	Numero	Receita	Numero	Receita	no Numero	na Receita
Linhas de $1,^{m}60$ e de $0,^{m}60$						
De 1.ª classe.	135.519	575:480$830	137.777 1/2	584:007$600	— 2.258 1/2	— 8:526$770
„ 2.ª „	410.909	637:868$070	424.902	702:056$520	— 13.993	— 64:188$450
Em geral. .	546.428	1.213:348$900	562.679 1/2	1.286:064$120	— 16.251 1/2	— 72:715$220
Secção Rio Claro						
De 1.ª classe.	91.418 1/2	393:098$110	94.281	400:120$610	— 2.862 1/2	— 7:022$500
„ 2.ª „	328.921	571:195$910	340.206	605:398$010	— 11.285	— 34:202$100
Em geral. .	420.339 1/2	964:294$020	434.487	1.005:518$620	— 14.147 1/2	— 41:224$600
Via Fluvial						
De 1.ª classe.	—	—	22	52$790	— 22	— 52$790
Todas as linhas						
De 1.ª classe.	208.932	968:578$940	214.433 1/2	984:181$000	— 5.501 1/2	— 15:602$060
„ 2.ª „	704.840 1/2	1.209:063$980	725.453	1.307:454$530	— 20.612 1/2	— 98:390$550
Em geral. .	913.772 1/2	2.177:642$920	939.886 1/2	2.291:635$530	— 26.114	— 113:992$610

A distribuição dos viajantes e da respectiva receita pelo trafego proprio ou interstacional, extranho e em transito em cada linha, é dada no seguinte quadro:

Natureza do trafego	1904				1903			
	1.ª Classe		2.ª Classe		1.ª Classe		2.ª Classe	
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
Linhas de 1,m 60 e de 0.m 60								
Proprio ou entre as estações d'essas linhas	54.444	158:395$800	286.214	300:240$950	57.732 1/2	165:129$410	290.341 1/2	317:949$890
Extranho — Despachado	23.513 1/2	250:172$990	35.853	195:715$200	23.954	254:994$010	39.037	215:117$230
Extranho — Recebido	22.694 1/2		34.416		22.634 1/2		35.041	
Em transito	34.867	166:912$040	54.426	141:911$920	33.456 1/2	163:884$180	60.482 1/2	168:989$400
Total	135.519	575:480$830	410.909	637:868$070	137.777 1/2	584:007$600	424.902	702:056$520
Linhas de 1,m 00 — Secção Rio Claro								
Proprio ou entre as estações d'essas linhas	71.259	229:764$540	288.720	400:542$540	74.972 1/2	239:317$670	296.603	415;609$770
Extranho — Despachado	10.118	156:337$670	20.150 1/2	161:994$910	10.194 1/2	158:073$940	25.258 1/2	184:346$950
Extranho — Recebido	9.060		17.595		8.756		16.759 1/2	
Em transito	981 1/2	6:995$900	2.455 1/2	8:658$460	358	2:729$000	1.585	5:441$290
Total	91.418 1/2	393:098$110	328.921	571:195$910	94.281	400:120$610	340.206	605:398$010

Confrontando o transporte de viajantes em 1904 com o do anno anterior observa-se o seguinte:

Bitolas de 1.m 60 e de 0.m 50

No trafego proprio. . . .	menos	3.288 1/2	viajantes de 1.ª classe produzindo	menos	6:733$610
„ „ „	„	4.127 1/2	„ „ 2.ª „ „	„	17:708$940
„ „ extranho . . .	„	380 1/2	„ „ 1.ª „ „	„	4:821$020
„ „ „ . . .	..	3.809	„ „ 2.ª „ „	„	19:402$030
„ „ em transito . .	mais	1.410 1/2	„ „ 1.ª „ „	mais	3:027$860
„ „ „ „ . .	menos	6.056 1/2	„ „ 2.ª „ „	menos	27:077$480
No tafego total. .	menos	16.251 1/2	„ „ 1.ª e 2.ª classe produzindo . .	menos	72:715$220

Secção Rio Claro

No trafego proprio. . . .	menos	3.713 1/2	viajantes de 1.ª classe produzindo	menos	9·553$130
„ „ „	„	7.883	„ „ 2.ª „ „	„	15:067$230
„ „ extranho . . .	mais	227 1/2	„ „ 1.ª „ „	„	1:736$270
„ „ „ . . .	menos	4.272 1/2	„ „ 2.ª „ „	„	22:352$040
„ „ em transito . .	mais	623 1/2	„ „ 1.ª „ „	mais	4:266$900
„ „ „ „ . .	„	870 1/2	„ „ 2.ª „ „	„	3:217$170
No trafego total. .	menos	14.147 1/2	„ „ 1.ª e 2.ª classe produzindo . .	menos	41:224$600

No ultimo decennio o numero e a receita dos passageiros transportados, foi:

Vias Ferreas

	1.ª Classe		2.ª Classe		Em geral	
	Numero	Receita	Numero	Receita	Nuuero	Receita
			Bitolas de 1,^{m}60 e 0,^{m}60			
1895	253.195½	1.064:008$920	581.976½	1.155:193$280	835.172	2.219:202$200
1896	246.759	1.033:856$000	584.638½	1.175:174$900	831.397½	2.209:030$900
1897	248.128½	1.034:141$600	588.950½	1.152:457$820	837.079	2.186:599$420
1898	228.267	937:297$690	551.994	1.013:837$430	780.261	1.951:135$120
1899	181.268	720:959$390	486.962½	874:136$960	668.230½	1.595:096$350
1900	176.714	714:422$590	473.988	812:123$010	650.702	1.526:545$600
1901	167.427	694:280$980	486.311	835:186$720	653.738	1.529:467$700
1902	158.215½	666:206$720	458.586	771:367$840	616.801½	1.437:574$560
1903	137.777½	584:007$600	424.902	702:056$520	562.679½	1.286:064$120
1904	135.519	575:480$830	410.909	637:868$070	546.428	1.213:348$900
			Bitola de 1,^{m}00 — Secção Rio Claro			
1895	150.205½	647:858$040	460.282½	956:841$410	610.488	1.604:699$450
1896	160.342	631:649$410	455.496½	949:617$930	615.838½	1.581:267$340
1897	172.183½	653:797$110	489.254½	955:102$560	661.438	1.608:899$670
1898	145.046½	559:927$180	387.042	748:738$790	532.088½	1.308:665$970
1899	115.869½	466:214$940	341.643	665:094$750	457.512½	1.131:309$690
1900	114.826½	469:680$870	351.195	656:409$170	466.021½	1.126:090$040
1901	111.596	465:124$940	404.427	742:478$910	516.023	1.207:603$850
1902	108.408	457:693$350	375.439	672:475$990	483.847	1.130:169$340
1903	94.281	400:120$610	340.206	605:398$010	434.487	1.005:518$620
1904	91.418½	393:098$110	328.921	571:195$910	420.339½	964:294$020

Via Fluvial

Na via fluvial o numero de passageiros foi:

Annos	Numero	Receita
1894	704½	2.918$590
1895	1.075½	3:657$370
1896	860½	3:929$280
1897	962	4:051$180
1898	679½	2:888$020
1899	646	2:270$640
1900	682	2:783$420
1901	514	2:078$900
1902	183	735$230
1903	22	52$790

Todas as linhas

Annos	1.ª Classe		2.ª Classe		Em geral	
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
1895	380.967	1.715:524$330	991.068	2.112:034$690	1.372.035	3.827:559$020
1896	385.432½	1.669:434$690	986.965½	2.124:793$330	1.372.398	3.794:228$020
1897	397.054	1.691:989$890	1.025.086½	2.107:560$380	1.422.141	3.799:550$270
1898	352.079	1.500:112$890	896.424	1.762:576$220	1.248.503	3.262:689$110
1899	277.729½	1.189:444$970	782.735½	1:539:231$710	1.060.465	2.728:676$680
1900	271.792½	1.186:886$880	781.107½	1.468:532$180	1.052.900	2.655:419$060
1901	259.514	1.161:484$820	842.265½	1.577:665$630	1.101.779½	2.739:150$450
1902	246.440½	1.124:635$300	792.198½	1.443:843$830	1.038.639	2.568:479$130
1903	214.433½	984:181$000	725.453	1.307:454$530	939.886½	2.291:635$530
1904	208.932	968:578$940	704.840	1.209:063$980	913.772½	2.177:642$920

5.º — Immigrantes

Foi a Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes que iniciou, em 1882, o transporte gratuito para o interior, dos immigrantes e suas bagagens. Adquirindo, em 1892, as linhas da Rio Claro Railway Cy. começou immediatamente n'essas linhas, a fazer gratis aquelle transporte que até então era pago pelo governo.

Inaugurado o transporte gratuito de immigrantes, em Novembro de 1882, tem a Companhia Paulista, até 31 de Dezembro de 1904 transportado em suas linhas ferreas e fluviaes 507.003 immigrantes que se tivessem pago as respectivas passagens de 2.ª classe produziriam a receita total de 2.196:561$060.

O seguinte quadro discrimina, por annos, o numero de immigrantes transportados e a receita correspondente que deixou de ser cobrada pela Companhia.

Annos	Numero de immigrantes transportados	Receita que deixou de ser cobrada pela Companhia
1883 (1)	2.836	9:822$390
1884	2.699	8:987$500
1885	4.633	13:960$520
1886	2.177	8:174$440
1887	16.231	46:430$720
1888	64.836	185:170$270
1889	18.981	59:976$840
1890	18.767	61:705$790
1891	59.747	171:811$700
1892	23.671	94:220$230
1893	21.404	105:782$420
1894	17.019	76:339$080
1895	71.095	369:156$900
1896	33.286	167:937$060
1897	43.082	234:239$500
1898	20.439	103:792$300
1899	12.087	72:427$500
1900	9.812	49:554$700
1901	32.617	183:258$700
1902	17.232	99:378$900
1903	4.291	21:130$580
1904	10.061	53:303$020
	507.003	2.196:561$060

(1) Comprehende tambem os mezes de Novembro e Dezembro de 1882.

Os dados de 1904 são assim discriminados:

Linhas	Numero de immigrantes transportados	Receita que deixou de ser cobrada
Bitola de 1,m60 e 0,m60	10.061	33:182$320
Secção Rio Claro	3.261	20:120$700
Via Fluvial	—	—

Discriminando os dados do primeiro quadro pelas diversas linhas temos:

Annos	Bitolas de 1,m60 e 0,m60		Secção Rio Claro		Via Fluvial	
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
1883	2.836	9:822$390	. . .	. . . . .	. .	. . . . .
1884	2.699	8:987$500	. . .	. . . . .	. .	. . . . .
1885	4.633	13:960$520	. . .	. . . . .	. .	. . . . .
1886	2.177	8:174$440	. . .	. . . . .	. .	. . . . .
1887	16.231	46:061$180	. . .	. . . . .	168	369$540
1888	64.836	182:980$270	. . .	. . . . .	756	2:190$000
1889	18.981	57:629$840	. . .	. . . . .	378	2:347$000
1890	18.767	60:275$790	. . .	. . . . .	532	1;430$000
1891	59.747	167:493$700	. . .	. . . . .	763	4:318$000
1892	23.671	67:643$850	6.050	24:844$380	376	1:732$000
1893	21.404	67:770$160	8.766	36:860$840	195	1:151$420
1894	17.019	51:413$320	5.820	24:779$290	21	146$470
1895	71.095	264:589$200	21.281	101:779$900	421	2:787$800
1896	33.286	111:685$970	11.674	54:679$530	132	1:571$560
1897	43.082	163:092$170	14.642	70:689$200	153	458$130
1898	20.439	71:828$600	6.163	31:713$100	23	250$600
1899	12.087	50.013$500	4.560	21:862$800	53	551$200
1900	9.812	28:064$900	4.088	21:489$800	—	—
1901	32.617	121:417$600	11.531	61:841$100	—	—
1902	17.232	63:524$100	6.770	35:854$800	—	—
1903	4.291	15:316$280	1.549	5:814$300	—	—
1904	10.061	33:182$320	3.261	20:120$700	—	—
	507.003	1.662:927$600	106.135	512:329$740	3.971	19:303$720

6.º — Animaes, bagagens e encommendas

A distribuição dos animaes e das bagagens e encommendas, pelo trafego proprio, extranho e em transito, em cada linha é a seguinte:

Animaes das tabellas 10 e 11

Natureza do trafego	1904				1903			
	Nos trens de passageiros		Nos trens de cargas		Nos trens de passageiro		Nos trens de cargas	
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
Linhas de 1,m60 e de 0,m60								
Proprio	2.707	5:913$700	941	642$800	2.112	6:115$500	578	487$200
Extranho { Despachado	1.383	9:709$420	731	2:480$520	1.064	10:015$350	138	2:855$160
Extranho { Recebido	922		3.086		682		2.479	
Em transito	1.342	5:165$030	2.108	1:713$280	1.361	5:824$400	434	432$650
Total	6.354	20:788$150	6.866	4:836$600	5.219	21:955$250	3.629	3:775$010
Linha de 1,m00 — Secção Rio Claro								
Proprio	4.331	10:686$600	5.848	9:424$600	3.226	11:921$300	4.358	10:886$300
Extranho { Despachado	784	7:594$440	2.488	4:714$800	648	10:387$030	731	2:204$080
Extranho { Recebido	690		443		583		231	
Em transito	88	561$030	118	169$580	54	438$080	—	—
Total	5.893	18:842$070	8.897	14:308$980	4.511	22:746$410	5.320	13:090$380

Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9

Natureza do trafego	LINHAS DE 1,m 60 E DE 0,m 60				SECÇÃO RIO CLARO			
	1904		1903		1904		1903	
	Quantidade em kilos	Receita	Quantidade em kilos	Receita	Quantidade em kilos	Receita	Quantidade em kilos	Receita
Proprio	1.618.511	47:891$900	1.707.311	52:203$100	2.053.946	72:012$800	2.106.734	71:153$100
Extranho { Despachado.	986.453	116:783$090	974.804	128:017$830	440.936	96:346$300	423.557	95:923$060
Extranho { Recebido. .	1.210.017		1.268.254		624.027		595.860	
Em transito. . . .	3.136.349	124:178$950	3.491.464	128:039$700	120.995	9:280$280	95.556	8:223$280
Total. . .	6.951.330	288:853$940	7.441.833	308:260$630	3.239.904	177:639$380	3.221.707	175:299$440

Confrontando o transporte de animaes, bagagens e encommendas, em 1904, com o do anno anterior, observa-se o seguinte:

Linhas de 1,^{m}60 e de 0,^{m}60

Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de passageiros

No trafego proprio	mais	595	produzindo	menos	201$800
„ „ extranho . . .	„	559	„	„	305$940
„ „ em transito .	menos	19	„	„	659$370
Total . . .	mais	1.135	„	„	1:167$100

Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de cargas

No trafego proprio	mais	363	produzindo	mais	155$600
„ „ extranho . . .	„	1.200	„	menos	374$640
„ „ em transito .	„	1.674	„	mais	1:280$630
Total . . .	„	3.237	„	„	1:061$590

Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9

No trafego proprio. . . .	menos	88.809 k.	produzindo	menos	4:311$200
„ „ extranho . . .	„	46.588 „	„	„	11:234$740
„ „ em transito .	„	355.115 „	„	„	3:860$750
Total. . .	„	490.503 „	„	„	19:406$690

Secção Rio Claro

Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de passageiros

No trafego proprio	mais	1.105	produzindo	menos	1:234$700
„ „ extranho . . .	„	243	„	„	2:792$590
„ „ em transito .	„	34	„	mais	122$950
Total. . .	„	1.382	„	menos	3:904$340

Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de cargas

No trafego proprio	mais	1.490	produzindo	menos	1:461$700
„ „ extranho . . .	„	1.969	„	mais	2:510$720
„ „ em transito. .	„	118	„	„	169$580
Total . . .	„	3.577	„	„	1:218$600

Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9

No trafego proprio	menos	52.788 k.	produzindo	mais	859$700
„ „ extranho . . .	mais	45.546 „	„	„	423$240
„ „ em transito .	„	25.439 „	„	„	1:057$000
Total. . .	„	18.197 „	„	„	2:339$940

7.º — Mercadorias

A distribuição das mercadorias pelo trafego proprio, estranho e em transito, em cada linha, é a seguinte:

Natureza do trafego		1904				1903			
		Café		Diversas		Café		Diversas	
		Quantidade em kilos	Receita	Quantidade em kilos	Receita	Quantidade em kilos	Receita	Quantidade em kilos	Receita
Linhas de 1,m60 e de 0,m60									
Proprio		1.655.427	12:577$900	38.643.468	197:878$030	1.314.873	13:573$000	44.695.710	218:829$110
Extranho	Desp.º	56.936.643	1.656:336$230	22.018.342	1.222:114$120	57.225.979	1.794:325$330	22.137.102	1.263:399$550
	Rec.º	22.862		84.699.324		205.984		81.679.906	
Em transito		300.514.944	3.998:815$810	191.644.903	2.019:808$670	317.314.920	4.609:257$260	190.002.822	2.055:974$500
Total		359.129.876	5.667:729$940	337.006.037	3.439:800$820	376.061.756	6.417:155$590	338.515.540	3.538:203$160
Linha de 1,m00 — Secção Rio Claro									
Proprio		6.592.816	33:687$200	27.189.275	173:328$350	6.558.416	32:425$600	23.888.447	169:524$300
Extranho	Desp.º	86.409.119	3.476:572$320	30.899.047	1.473:082$860	97.129.267	3.979:237$190	29.502.948	1.599:097$490
	Rec.º	80.161		44.942.267		220 865		45.481.106	
Em transito		17.597.852	654:552$600	15.147.188	202:368$830	15.683.998	543:220$350	12.693.678	188:372$460
Total		110.679.948	4.164:812$120	118.177.777	1.848:780$040	119.592.546	4.554:883$140	111.566.179	1.956:994$250

Constam do seguinte quadro as quantidades de animaes bagagens, encommendas e mercadorias transportadas e as respectivas receitas no ultimo decennio.

ANNOS	Animaes das tabellas 10 e 11		Valores, bagagens encommendas e animaes da tabella 9		MERCADORIAS	
	Numero	Receita	Quantidade em toneladas	Receita	Quantidade em toneladas	Receita
			Bitolas de 1,m60 e 0,m60			
1894	13.329	39:269$140	7.571	385:766$120	429.166	7.324:918$860
1895	13.693	50:252$280	8.539	454:467$560	518.069	8.556:945$740
1896	13.822	53:779$220	9.516	499:822$270	624.903	9.814:241$750
1897	14.443	48:587$480	9.282	472:558$300	652.496	11.070:066$180
1898	13.960	42:617$350	8.556	432:021$780	607.820	10.348:378$280
1899	14.724	38:856$480	7.519	369:418$880	636.410	11.200:077$620
1900	19.311	44:164$920	7.471	361:490$700	642.551	11.963:948$090
1901	12.122	31:450$620	7.640	362:179$770	847.038	14.541:734$980
1902	8.686	27:697$790	7.492	347:329$720	794.641	12.682:068$310
1903	8.848	25:730$260	7.442	308:260$630	714.577	9.955:358$750
1904	13.220	25:624$750	6.951	288:853$940	696.136	9.107:530$760
			Bitola de 1,m00 — Secção Rio Claro			
1894	11.606	46:971$210	3.481	188:166$230	112.695	2.729:485$410
1895	14.186	65:000$970	4.541	261:822$870	137.870	3.299:247$010
1896	16.017	72:046$310	4.951	289:768$070	159.937	4.[illegible]52:061$700
1897	16.025	72:999$260	5.100	275:054$340	178.483	5.197:721$810
1898	14.248	64:215$250	4.254	239:441$430	164.129	4.879:354$330
1899	15.401	56:868$040	3.655	202:001$650	174.185	5.417:686$200
1900	20.090	70:034$930	3.815	201:316$000	191.724	5.620:250$870
1901	12.993	45:224$170	4.163	215:456$300	273.625	8.165:129$640
1902	8.397	33:163$830	3.901	207:740$240	271.603	8.008:020$670
1903	9.831	35:836$790	3.222	175:299$440	231.158	6.511:877$390
1904	14.790	33:151$050	3.240	177:639$380	228.858	6.013:592$160
			Via Fluvial			
1894	64	100$700	48	2:435$670	9.725	174:050$530
1895	54	38$000	56	3:125$060	11.281	205:139$290
1896	71	96$690	67	4:045$110	14.425	310:656$970
1897	33	42$340	44	2:872$050	13.486	294:485$390
1898	31	30$890	41	2:453$980	15.914	323:920$140
1899	109	101$690	35	2:084$650	16.881	354:897$370
1900	102	179$950	44	2:431$680	17.044	366:331$890
1901	71	203$080	36	1:836$640	15.851	318:352$840
1902	6	3$700	12	555$520	9.474	203:947$410
1903	1	$800	2	78$430	714	7:547$770

ANNOS	Animaes das tabellas 10 e 11		Valores, bagagens encommendas e animaes da tabella 9		MERCADORIAS	
	Numero	Receita	Quantidade em toneladas	Receita	Quantidade em toneladas	Receita
			Todas as linhas			
1894	23.006	86:341$050	9.911	576:368$020	458.292	10.228:454$800
1895	25.707	115:291$250	11.607	719:415$490	556.691	12.061:332$040
1896	27.107	125:922$280	12.813	793:635$450	665.755	14.176:960$420
1897	27.173	121:629$080	12.749	750:484$690	690.645	16.562:263$380
1898	25.048	106:863$490	11.338	673:917$190	640.162	15.551:652$750
1899	26.542	95:826$210	9.996	573:405$180	660.728	16.972:661$190
1900	31.819	114:379$800	10.162	565:238$380	676.812	17.950:533$850
1901	21.963	76:877$870	10.607	579:472$110	883.992	23.025:217$460
1902	15.955	60:865$320	10.215	555:525$480	832.798	20.894:036$390
1903	17.056	61:567$850	9.666	483:638$500	749.148	16.474:783$910
1904	24.420	58:775$800	9.123	466:493$320	733.522	15.121:122$920

Considerando separadamente o café, temos:

ANNOS	Quantidade em			Receita Total	Receita média por		
	Toneladas	Saccos de 60 kilos	Arrobas		Tonelada embarcada	Tonelada kilometro	Arroba kilometro
Bitolas de 1.m 60 e de 0.m 69							
1894. . . .	159.585	2.659.753	10.639.012	4.016:603$280	25$169	$252.1	$003,8
1895. . . .	175.693	2.928.224	11.712.896	4.235:525$650	24$107	$256,2	$003,8
1896. . . .	224.261	3.737.690	14.950.760	5.431:970$760	24$222	$259,2	$003,9
1797. . . .	284.370	4.739.508	18.958.033	6.683:783$220	23$504	$250,2	$003,7
1898. . . .	264.191	4.403.182	17.612.728	6.437:482$630	24$367	$261,1	$003,9
1899. . . .	309.639	5.160.650	20.642.600	7.661:302$740	24$743	$258,2	$003,9
1900. . . .	337.793	5.629.890	22.519.561	8.260:966$880	24$456	$258,3	$003,9
1901. . . .	504.351	8.405.855	33.623.422	10.500:875$810	20$820	$222,1	$003,3
1902. . . .	435.877	7.264.614	29.058.455	8.620:830$400	19$778	$211,4	$003,2
1903. . . .	376.062	6.267.696	25.070.784	6.417:155$590	17$064	$193,5	$002,9
1904. . . .	359.130	5.985.498	23.941.992	5.667:729$940	15$782	$180,8	$002,7
Bitola de 1.m 00 — Secção Rio Claro							
1994. . . .	40.661	677.676	2.710.704	1.419:722$710	34$966	$284,2	$004,3
1895. . . .	41.441	680.681	2.762.724	1.473:061$590	35$546	$289,5	$004,3
1896. . . .	54.287	904.778	3.619.113	2.133:775$430	39$305	$302,9	$004,5
1897. . . .	78.730	1.312.166	5.248.664	3.291:441$630	41$806	$317,1	$004,7
1898. . . .	69.435	1.157.250	4.62 .000	2.992:123$790	43$092	$322.5	$004,8
1899. . . .	87.306	1.455.100	5.820.402	3.773:562$710	43$222	$306,3	$004,5
1900. . . .	97.683	1.628.056	6.512.224	3.838:199$870	39$292	$284,0	$004,3
1901. . . .	165.359	2.755.980	11.023.920	6.174:000$750	37$337	$250,6	$003,7
1902. . . .	157.501	2.625.012	10.500.047	5.868:230$380	37$258	$246,5	$003,7
1903. . . .	119.592	1.993.209	7.972.836	4.554:883$140	38$087	$250,4	$003,7
1904. . . .	110.680	1.844.666	7.378.666	4.164:812$120	37$629	$261,9	$003,9

ANNOS	Quantidade em			Receita Total	Receita média por		
	Toneladas	Saccos de 60 kilos	Arrobas		Tonelada embarcada	Tonelada kilometro	Arroba kilometro
Via Fluvial							
1894. . . .	4.291	71.512	286.049	100:797$830	23$490	$305,8	$004,6
1895. . . .	4.282	71.364	285.456	103:962$130	24$278	$309,6	$004,6
1896. . . .	7.204	120.064	480.257	288:572$890	26$148	$256,2	$003,8
1897. . . .	6.274	104.572	418.288	172:559$850	27$504	$237,2	$003,5
1898. . . .	8.274	137.900	551.602	225:612$630	27$267	$235,2	$003,5
1899. . . .	9.721	162.021	648.085	273:568$200	28$142	$233,1	$003,5
1900. . . .	10.476	174.601	698.405	290:622$670	28$696	$235,8	$003,5
1901. . . .	8.931	148.857	595.427	238:548$620	26$710	$209,9	$003,1
1902. . . .	3.324	55.407	221.628	147:055$300	44$240	$491,0	$007,4
1903. . . .	69	1.155	4.620	2:941$660	42$633	$512,7	$007,7
Todas as Linhas							
1894. . . .	159.585	2.659.753	10.639.012	5.537:123$820	34$697	$260,4	$003,9
9895. . . .	175.693	2.928.224	11.712.896	5.812:549$370	33$084	$264.7	$004,0
1896. . . .	224.261	3.737.690	14.950.760	7.754:349$080	34$577	$269,8	$004,0
1897. . . .	284.370	4.739.508	18.958.033	10.147:784$700	35$685	$269,6	$004,0
1898. . . .	264.191	4.403.182	17.612.728	9.655:219$050	36$546	$276,7	$004,1
1899. . . .	309.822	5.163.692	20.654.769	11.708:433$650	37$791	$271,3	$004,1
1900. . . .	338.453	5.640.882	22.563.528	12.389:789$420	36$607	$266,1	$004,5
1901. . . .	505.430	8.423.838	33.695.354	16.913:425$180	33$463	$231,5	$003,5
1902. . . .	436.198	7.269.960	29.079.841	14.636:116$080	33$554	$225,6	$003,4
1903. . . .	382.863	6.381.059	25.524.238	10.974:980$390	28$665	$213,7	$003,2
1904. . . .	365.803	6.096.711	24.386.842	9.832:542$060	26$879	$208,1	$003,1

Consta dos seguintes quadros a procedencia do café transportado nos dous ultimos annos nas linhas ferreas da Companhia Paulista.

Bitolas de 1,m60 e de 0,m60

Estações	1904				1903			
	Quantidade			Receita	Quantidade			Receita
	Recebida kilos	Despachada Kilos	Despachada Saccas		Recebida kilos	Despachada Kilos	Despachada Saccas	
Proprio e Extranho								
Jundiáhy	8.552	8.276	138	163$080	3.944	11.788	196	116$650
Louveira	30	480.003	8.000	1:791$530	—	1.037.672	17.295	5:220$280
Rocinha	—	2.428.521	40.475	13:287$620	—	2.191.777	36.530	11.803$470
Vallinhos	25	4.462.669	74.378	32:722$950	1.234	3.920.799	65.346	30:509$720
Campinas	7.014	4.605.708	76.762	51:479$840	74.567	4.135.325	68.922	47:068$320
Boa Vista	30	204.508	3.408	2:615$220	39	133.603	2.227	1:450$090
Rebouças	581	1.174.005	19.567	16:949$140	1.431	828.408	13.807	14:043$090
Villa Americana	3.501	73.252	1.221	3:802$010	1.860	419.789	6.996	6.881$820
Tatú	86	294.798	4.913	6:328$270	370	474.163	7.903	8:118$110
Limeira	786	4.890.403	81.507	106:216$980	98.388	3.818.846	63.647	92:209$840
Cordeiro	33	1.691.592	28.193	34:678$020	60	1.538.799	25.647	37:429$190
Santa Gertrudes	—	1.936.988	32.283	53:205$240	20.171	1.248.203	20.804	35:958$960
Rio Claro	799	1.552.961	25.883	44.364$370	475	1.477.435	24.623	43:546$930
Remanso	443	730.205	12.170	20:214$070	451	554.582	9.243	15:352$210
Araras	423	1.777.680	29.628	51:489$840	1.337	1.505.767	25.097	41:867$980
Loreto	—	185.665	3.094	5:485$100	—	104.837	1.747	3:304$850
Goabiroba	—	1.554.611	25.910	47:493$590	—	1.961.130	32.685	60:032$880
São Bento	—	1.509.056	25.151	46:050$810	—	1.652.903	27.549	56:088$340
Leme	—	1.632.822	27.214	50:805$210	120	2.383.575	39.726	82:441$340
Souza Queiroz	136	751.216	12.520	25:828$340	—	820.763	13.679	24:950$920
Pirassununga	60	1.744.783	29.080	63:607$690	269	2.259.815	37.664	84:693$630
Porto Ferreira	304	3.166.491	52.775	119:697$750	494	3.151.872	52.531	117:742$470
Descalvado	—	3.765.261	62.754	150:822$170	—	3.933.610	65.560	165:706$940
Emas	—	46.765	779	1:737$130	—	138.904	2.315	5:274$780
Baguassú	—	1.206.392	20.107	45:754$480	—	1.041.286	17.355	39:305$240
Santa Silveria	—	2.983.724	49.729	116:390$230	—	3.176.887	52.948	129:750$590
Santa Cruz	—	2.268.338	37.806	90:246$330	420	1.348.517	22.476	57:982$370
Santa Veridiana	—	1.216.133	20.269	49:070$990	—	1.649.866	27.497	70:760$020
Santa Rita	—	5.326.342	88.772	216:952$880	—	5.055.750	84.263	223:378$550
Tombadouro	—	1.436.501	23.942	57:147$700	—	2.350.612	39.177	100:656$990
São Miguel	—	137.970	2.300	5:031$270	—	149.640	2.494	6:555$940
Pantano	59	994.808	16.580	40:614$860	354	1.439.179	23.986	64:497$050
Aurora	—	2.353.623	39.227	96:969$420	—	2.624.750	43.746	123:197$770
Somma	22.862	58.592.070	976.535	1.668:914$130	205.984	58.540.852	975.681	1.807:898$330
De outras linhas para as estações ou extranho recebido								
Rio Claro	—	3.857	64		—	186.171	3.103	
C.ia Mogyana	—	6.787	113		—	6.766	112	
,, Ramal F. Campin.	—	499	8		—	768	13	
,, Sorocab.a e Ituana	—	6.437	108	(1)	—	5.471	91	(1)
,, Itatibense	—	3.008	50		—	1.070	18	
,, E. F. Araraquara	—	1.204	20		—	5.322	89	
,, E. F. Dourado	—	959	16		—	416	7	
,, Bragantina	—	111	2		—	—	—	
Somma	—	22.862	381	.....	—	205.984	3.433	.....
De outras linhas para outras linhas ou em transito								
Fluvial C. P.	—	—	—	—	—	69.300	1.155	1:293$880
Rio Claro	—	86.404.237	1.440.071	1.616:650$370	—	96.919.130	1.615.319	2.008:868$310
C.ia Mogyana	—	187.125.197	3.118.753	1.985:731$890	—	195.233.768	3.253.896	2.135:857$770
,, Ramal F. Campin.	—	5.194.869	86.581	55:044$860	—	6.005.118	100.085	66:021$130
,, Itatibense	—	4.195.012	69.917	11:132$620	—	3.409.737	56.829	9:513$040
,, E. F. Araraquara	—	11.066.176	184.436	207:702$520	—	10.703.137	178.386	265:215$080
,, E. F. Dourado	—	6.529.453	108.824	122:553$550	—	4.974.257	82.904	122:475$050
,, Sorocab.a e Ituana	—	—	—	—	—	473	8	13$000
Somma	—	300.514.944	5.008.582	3.998:815$810	—	317.314.920	5.288.582	4.609:257$260
Total geral	22.862	359.129.876	5.985.498	5.667:729$940	205.984	376.061.756	6.267.696	6.417:155$590

(1) A respectiva receita está incluida na das estações em que foi recebido o café.

Bitola 1.m00 — Secção Rio Claro

Estações	1904				1903			
	Quantidade			Receita	Quantidade			Receita
	Recebida kilos	Despachada Kilos	Despachada Saccos		Recebida kilos	Despachada Kilos	Despachada Saccos	
Rio Claro	1.396	263.369	4.389	4.631.840	2.600	1.071	18	303.970
Morro Grande	—	1.153.939	19.233	15.039.680	—	978.653	16.311	9.682.400
Corumbatahy	—	1.147.528	19.125	21.619.990	—	1.199.094	19.985	16.000.030
Annapolis	—	1.612.119	26.869	30.373.930	38	1.831.480	30.524	27.227.070
Oliveiras	—	651.392	10.856	13.548.020	—	682.114	11.369	11.170.390
Visconde do R. Claro	—	429.137	7.153	7.969.980	122	215.117	3.585	3.460.520
Colonia	—	908.158	15.136	23.097.580	19	1.045.581	17.427	19.746.830
S. Carlos	66.676	2.724.493	45.408	57.824.930	81.538	1.999.052	33.317	48.250.620
Visconde do Pinhal	35	2.522.970	42.049	77.668.750	40	2.485.205	41.420	65.214 730
Fortaleza	59	1.379.965	23.000	43.757.580	40.702	1.093.214	18.220	33.176.540
Ouro	26	1.209.625	20.160	42.569.630	—	1.164.365	19.406	30.987.520
Araraquara	250	3.994.540	66.576	128.307.030	81	2.980.718	49.679	101.231.060
Americo Brasiliense	3.195	1.230.812	20.513	47.521.380	77	1.253.419	20.890	46.594.420
Santa Lucia	—	2.164.813	36.081	85.511.770	—	1.619.546	26.993	58.949.210
Rincão	172	238.249	3.970	9.794.510	—	454.591	7.576	3.191.600
Motuca	—	863	15	12.900	—	44.625	744	406.270
Hammond	150	1.295.979	21.600	60.903.440	—	1.087.544	18.126	51.361.350
Guariba	122	1.500.758	25.012	70.714.230	298	2.054.201	34.237	90.776.540
Corrego Rico	—	899.526	14.992	32.916.150	—	535.800	8.930	24.581.040
Jaboticabal	602	2.676.863	44.615	98.170.080	353	3.672.687	61.211	191.557.820
Gramminha	28	344.711	5.745	18.321.430	—	1.500.708	25.012	39.727.990
Ibitirama	174	3.415.490	56.925	151.633.590	—	4.122.903	68.715	194.549.520
Tayuva	—	2.032.290	33.870	81.404.150	—	1.994.100	33.235	96.431.980
Andes	—	903.834	15.064	46.406.340	320	1.499.331	24.989	70.217.150
Bebedouro	60	1.785.893	29.765	84.781.320	46	2.496.422	41.607	154.124.310
Babylonia	—	1.733.293	28.888	53.340.080	61	911.936	15.199	25.319.550
Floresta	—	1.426.932	23.782	38.752.560	2.806	1.125.526	18.758	32.128.520
Canchim	—	795.120	13.252	23.556.030	—	372.072	6.202	11.408.670
Capão Preto	—	644.481	10.741	21.899.470	84	679.472	11.324	16.500.370
Agua Vermelha	—	2.781.557	46.360	99.373.730	—	1.994.938	33.249	55.386.340
Ararahy	—	445.554	7.426	17.223.000	—	337.795	5.630	10.747.630
Santa Eudoxia	—	1.603.568	26.726	63.725.510	—	1.404.295	23.405	48.709.500
Angico	—	88.973	1.483	2.659.300	—	114.928	1.915	2.972.760
Monjolinho	5.058	1.531.900	25.531	44.370.370	90.596	1.612.064	26.868	45.017.250
Jacaré	504	881.627	14.694	29.058.410	—	1.153.411	19.224	28.143.230
Ribeirão Bonito	—	2.586.873	43.115	93.303.310	—	2.756-122	45.935	73.718.600
Morro Pellado	—	1.452.804	24.213	31.711.730	148	1.441.784	24.030	31.756.580
Campo Alegre	—	953.826	15.879	27.138.030	—	1.290.574	21.509	29.479.830
Brotas	252	1.614.321	26.905	47.889.050	60	1.566.486	26.108	47.679.830
Espraiado	—	700.485	11.675	24.443.300	—	1.195.640	19.928	34.013.910
Torrinha	—	2.156.917	35.949	67.935.320	227	2.450.821	40.847	89.417.250
Ventania	—	800.066	13.334	33.845.190	—	1.196.730	19.945	43.637.020
Dous Corregos	—	2.268.110	37.802	86.934.570	—	2.429.452	40.491	100.627.630
Mineiros	—	255.327	4.256	11.480.820	—	541.229	9.021	22.624.890
Banharão	—	975.016	16.250	44.927.340	—	1.187.255	19.787	53.796.740
Jahú	204	15.646.046	260.767	746.163.070	129	16.592.861	276.548	798.223.860
Saldanha Marinho	—	862.182	14.370	29.219.910	—	1.327.434	22.124	58.323.290
Capim Fino	—	1.246.416	20.774	54.853.390	—	2.328.191	38.803	91.449.250
Falcão Filho	—	745.079	12.418	34.820.640	—	1.600.272	26.671	68.060.750
Campos Salles	—	1.873.259	31.221	50.726.370	—	7.532.393	125.540	347.828.420
Iguatemy	—	566.421	9.440	27.365.430	—	761.513	12.692	32.250.460
Ayrosa Galvão	—	1.463	24	57.500	—	371.565	6.193	9.673.230
Pederneiras	—	1.561.602	26.027	69.358.540	—	469.132	7.818	21.508.770
Piatan	60	14.579	243	673.640	—	—	—	
S. Paulo dos Agudos	—	262.027	4.367	11.895.760	—	33.061	551	1.690.240
Taperão	—	32.135	536	1.654.210	—	—	—	—
Guatapará	—	3.817.118	63.618	168.903.100	—	3.679.954	61.333	137.683.390
Guarany	—	1.726.596	28.777	79.138.520	270	1.650.279	27,505	77.511.290
Martinho Prado	1.138	1.846.619	30.777	86.134.420	250	3.057.735	50.962	148.162.320
Barrinha	—	131.520	2.192	6.399.210	—	94.500	1.575	5.126.610
Macuco	—	497	8	10.400	—	7.240	121	18.400
Pitangueiras	—	483.879	8.065	24.796.690	—	405.060	6.751	21.994.020
Cascalho	—	80	1	1.600	—	122	2	6.720
Pontal	—	432	7	19.770	—	2.300	38	144.790
Somma	80.161	93.001.935	1.550.032	3.510.259.520	220.865	103.687.683	1.728.128	4.011.662.790

De outras linhas para as estações ou extranho recebido

Estações	1904 Recebida kilos	Despachada Kilos	Despachada Saccos	Receita	1903 Recebida kilos	Despachada Kilos	Despachada Saccos	Receita
Bitolas 1,m60 e 0,m60	—	60	1	(1)	—	470	8	(1)
E. F. Araraquara	—	44.883	748		—	87.129	1.452	
E. F. Dourado	—	33.465	558		—	132.123	2.202	
Mogyana	—	1.183	20		—	765	13	
Sorocabana e Ituana	—	570	9		—	378	6	
Somma	—	80.161	1.336		—	220.865	3.681	

De outras linhas para outras linhas ou em transito

Estações	1904 Recebida kilos	Despachada Kilos	Despachada Saccos	Receita	1903 Recebida kilos	Despachada Kilos	Despachada Saccos	Receita
E. F. Araraquara	—	11.067.440	184.457	418.572.260	—	10.709.325	178.489	378.141.700
E. F. Dourado	—	6.530.412	108.841	235.980.340	—	4.974.673	82.911	165.078.650
Somma	—	17.597.852	293.298	654.552.600	—	15.683.998	261.400	543.220.350
Total Geral	80.161	110.679.948	1-844.666	4.164.812.120	220.865	119.592.546	1.993.209	4.554.883.140

(1) A respectiva receita está incluida na das estações em que foi recebido o café.

Confrontando o transporte de mercadorias em 1904, com o do anno anterior observa-se o seguinte:

CAFÉ

Como succedera já em 1902 e 1903, houve ainda em 1904, diminuição embora menor, na quantidade do café transportado em todas as linhas ferro viarias do Estado de São Paulo. Attingio ella, sómente em relação ao transporte feito nas linhas de 1,m60 e de 0,m60 da Companhia Paulista aos importantes algarismos de 16.932 toneladas ou de 282.198 saccas de 60 kilos no anno de 1904 comparado com o de 1903, e de 59.815 toneladas ou de 996.918 saccas, feita a comparação da quantidade transportada em 1903 com a do anno anterior, elevando-se assim a 1.279.116 saccas de 60 kilos a differença para menos na quantitade de café transportado em 1904, comparada com egual transporte feito em 1902, e ao notavel algarismo de 2.420.357 saccas se si fizer egual comparação com o anno de 1901. A receita correspondente em 1904 foi menor de 749:425$650 do que em 1903, de 2.953:100$460 do que em 1902 e de 4.833:145$870 do que em 1901.

As reducções indicadas de 16.932 toneladas ou de 282.198 saccas na quantidade e de 749:425$650 na receita, havidas em 1904, são assim distribuidas.

Das diversas estações das linhas de 1,m60 e de 0,m60	mais	51.218	kilos, ou	mais	854	saccas, produzindo	menos	138:984$200
„ „ „ „ „ da Secção Rio Claro	menos	10.697.207	„ „	menos	178.287	„ „	„	392:217$940
„ „ „ „ „ „ Via Fluvial	„	69.500	„ „	„	1.155	„ „	„	1:293$880
Total das diversas estações pertencentes á Comp. Paulista	„	10.715.289	„ „	„	178.588	„ „	„	532:496$ 20
Das diversas estações da Companhia Araraquara	mais	358.921	„ „	mais	5.981	„ „	„	57:512$560
„ „ „ „ „ do Dourado	„	1.555.731	„ „	„	25.929	„ „	mais	78$500
„ „ „ „ „ Itatibense	„	787.213	„ „	„	13.120	„ „	„	1:619$580
„ „ „ „ „ Ramal F. Campineiro	menos	810.518	„ „	menos	13.509	„ „	menos	10:976$270
Total da zona da Paulista	„	8.823.934	„ „	„	147.067	„ „	„	599:286$770
Das diversas estações da E. de Ferro Sorocabana . .	mais	493	„ „	mais	9	„ „	„	13$000
„ „ „ „ „ „ „ Bragantina . .	„	111	„ „	„	2	„ „		$
„ „ „ „ Companhia Mogyana. . . .	menos	8.108.550	„ „	menos	135 142	„ „	„	150:125$880
Total geral.	menos	16.931.880	kilos, ou	menos	282.198	saccas, produzindo	menos	749:425$650

Esses resultados representão unicamente a diminuição do café que transitou pelas linhas de bitola larga da Companhia Paulista e da respectiva receita.

A diminuição total no peso do café, que transitou durante o anno de 1904, em todas as linhas da Companhia Paulista, foi de 17.060 toneladas ou de 284.348 saccas de 60 kilos. A diminuição total no anno de 1903, comparado com o anterior fôra de 888.901 saccas, de sorte que o total transportado em 1904 foi inferior ao de 1902 de 1.173.249 saccas, e de 2.327.127 saccas em relação ao transportado em 1901 que foi o de maior movimento.

Em 1904 a receita correspondente ao café que transitou em todas as linhas da Companhia foi de:

1.142:438$330 menor do que a do anno de 1903
4.803:574$020 „ „ „ „ „ „ „ 1902
7.080:883$120 „ „ „ „ „ „ „ 1901

Taes resultados não são devidos exclusivamente á diminuição na quantidade de café transportado e sim decorrem em grande parte das importantissimas reducções feitas pela Companhia Paulista, desde 1901, nos fretes do café em suas linhas. Essas differenças para menos na receita produzida pelo transporte de café se distribuem, em relação ás diversas linhas da Companhia, do seguinte modo:

	1903	1902	1901
Nos fretes correspondentes ás linhas de 1,m60 e de 0,m60 . . .	749:425$650	2.953:100$460	4.833:145$870
„ „ „ „ „ da Secção Rio Claro . . .	390:071$020	1.703:418$260	2.009:188$630
„ „ „ „ „ „ Via Fluvial	2:941$660	147:055$300	238:548$620
Total	1.142:438$330	4.803:574$020	7.080:883$120

Maiores detalhes, acerca do decrescimento da renda produzida pelo transporte do café, podem ser tidos observando-se os quadros anteriores em que deixamos registrados, não só as quantidades e as respectivas receitas, como os productos medios por tonelada embarcada e por tonelada kilometro em cada anno do ultimo decennio, quer em separado para as diversas linhas pertencentes á Companhia Paulista e quer no conjuncto geral considerando a sua rêde ferro-viaria unificada.

Examinando os transportes de café, feitos em 1904, em cada uma das linhas da Companhia, e os do anno de 1903, notão-se os seguintes resultados;

Linhas de 1,m 60 e de 0,m 60

No trafego proprio.	mais	340.554	kilos	produzindo	menos	995$100
„ „ extranho	menos	472.458	„	„	„	137:989$100
„ „ em transito . . .	„	16.799.976	„	„	„	610:441$450
Total. . .	„	16.931.880	„	..	„	749:425$650

Secção Rio Claro

No trafego proprio.	mais	34.400	kilos	produzindo	mais	1:261$600
„ „ extranho	menos	10.860.852	„	„	menos	502:664$870
„ „ em transito . . .	mais	1.913.854	„	„	mais	111:332$250
Total . . .	menos	8.912.598	..	„	menos	390:071$020

O movimento total do café, transportado até Jundiahy pela Companhia Paulista, nas cinco ultimas safras, consta do seguinte quadro:

Procedencias	De 1 de Julho de 1899 a 30 de Junho de 1900		De 1 de Julho de 1900 a 30 de Junho de 1901		De 1 de Julho de 1901 a 30 de Junho de 1902		De 1 de Julho de 1902 a 30 de Junho de 1903		De 1 de Julho de 1903 a 30 de Junho de 1904	
	Toneladas	Saccas de 60 kilos	Toneladas	Saccas de 60 kilos	Toneladas	Saccas de 60 kilos	Toneladas	Saccas de 60 kilos	Toneladas	Saccas de 60 kilos
C. P. das linhas de 1,m60 e 0,m60	57.063	951.062	71.137	1.135.617	80.838	1.338.968	63.514	1.058.572	49.047	817.444
C. P. da Secção Rio Claro . .	78.250	1.304.160	103.714	1.728.568	164.478	2.741.303	116.152	1.935.859	78.532	1.308.874
C. P. „ Via Fluvial	3.363	56.051	11.014	183.570	8.216	136.923	1.957	32.613	—	—
Total das linhas pertencentes á Companhia Paulista . .	138.676	2.311.273	185.865	3.097.755	253.032	4.217.194	181.623	3.027.044	127.579	2.126.318
Do Ramal Ferreo Campineiro.	4.554	75.907	7.670	127.825	7.992	133.194	7.124	118.731	3.706	61.766
Da Companhia Itatibense . .	2.014	33.571	5.021	83.685	5.572	92.867	5.806	96.766	1.988	33.141
„ „ Araraqnara. .	4.356	72.598	7.457	124.290	16.427	273.783	17.384	289.739	8.844	147.396
„ „ Dourado . .	—	—	2.106	35.105	6.669	111.156	5.552	92.528	4.539	75.652
Total da zona da Companhia Paulista	149.600	2.493.349	208.119	3.468.660	289.692	4.828.194	217.489	3.624.808	146.656	2.444.273
Da Companhia Mogyana . .	132.509	2.208.475	197.835	3.297.243	237.224	3.953.737	194.170	3.236.172	168.314	2.805.238
Total que transitou pelas linhas da Companhia Paulista . .	282.109	4.701.824	405.954	6.765.903	526.916	8.781.931	411.659	6.860.980	314.970	5.249.511
Total entrado em Santos pela São Paulo Railway . . .	—	5.711.732	—	7.973.148	—	10.165.044	—	8.349.783	—	6.397.441
Relação do café transportado pela Companhia Paulista para o total entrado em Santos .	—	82 %	—	85 %	—	86 %	—	82 %	—	82 %

Diversas Mercadorias

O trafego geral de mercadorias, com excepção do café, nas diversas linhas da Companhia. offerece em 1904 o augmento de 1.434 toneladas no peso e a diminuição de 211:222$660 na receita devido á reducção geral das tarifas, posta em vigor a 1.º de Janeiro de 1904.

Para esse augmento no peso concorreu exclusivamente a maior importação havida, porquanto ella cresceu de 16.638 toneladas.

A exportação de cereaes e dos outros generos, diminuio bastante, dando isso lugar a que a differença total no peso das mercadorias diversas fosse apenas das 1.434 toneladas registradas.

Temos chamado de importação as cargas recebidas em Jundiahy da S. Paulo Railway e que nos ultimos cinco annos, constão do seguinte quadro, que tambem mostra o destino d'essas cargas.

Para	1900	1901	1902	1903	1904
	TONELADAS				
As estações das bitolas de 1,m60 e 0,m60	73.511	93.004	94.258	75.373	78.609
As estações da Secção Rio Claro	34.990	45.520	49.083	38.902	38.715
As estações da Via Fluvial.	2.822	3.801	1.960	143	—
Todas as estações da Companhia Paulista . . .	111.323	142.325	145.301	114.418	117.324
As estações do R. Ferreo Campineiro	1.283	1.266	1.250	982	1.620
As estações da Companhia Itatibense.	2.329	2.748	2.636	2.368	2.271
As estações da Companhia E. F. Araraquara . . .	2.399	4.056	5.514	4.069	4.932
As estações da Companhia Mogyana	83.520	91.850	93.414	77.539	89.641
As estações da Companhia E. F. do Dourado . .	156	1.351	1.934	1.372	1.598
Total geral . .	201.010	243.596	250.049	200.748	217.386

Comparando as quantidades das mercadorias diversas transportadas em 1904, em cada uma das linhas da Companhia, com as do anno anterior, notão-se ás seguintes differenças:

Linhas de 1,^{m}60 e de 0,^{m}60

No trafego proprio	menos	6.052.242	kilos	produzindo	menos	20:951$080
„ „ extranho despachado	„	118.760	„	„	„	41:285$430
„ „ „ recebido	mais	3.019.418	„			
„ „ em transito	„	1.642.081	„	„	„	36:165$830
Total	menos	1.509.503	„	„	„	98:402$340

Secção Rio Claro

No trafego proprio	mais	3.300.828	kilos	produzindo	mais	3:804$050
„ „ extranho despachado	„	1.396.099	„	„	menos	126:014$630
„ „ „ recebido	menos	538.839	„			
„ „ em transito	mais	2.453.510	„	„	mais	13:996$370
Total	„	6.611.598	„	„	menos	108:214$210

Serviço de baldeação

O movimento havido nas estações baldeadoras da Companhia Paulista nos dous ultimos annos, foi o seguinte:

Em Campinas, entre a Paulista e a Mogyana

	1903	1904
Toneladas de café	195.242	187.141
„ „ outras mercadorias procedentes da Mogyana	31.640	15.462
Toneladas de outras mercadorias para a Mogyana	80.636	94.952
Toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	2.269	2.027
Animaes das tabellas 10 e 11	1.192	2.199
Carros e carroças	39	33
Passageiros de 1.ª classe	20.292	21.153½
„ „ 2.ª „	35.035	32.658½

Em Rio Claro, entre as linhas de 1,m60 e de 1,m00 da Paulista:

	1903	1904
Toneladas de café	112.791	104.007
„ „ outras mercadorias procedentes das linhas de 1,m00	34.376	37.423
Toneladas de outras mercadorias para as linhas de 1,m00	49.423	50.041
Toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	999	1.068
Animaes das tabellas 10 e 11	1.624	4.027
Carros e carroças	21	16
Passageiros de 1.ª classe	17.647	18.005½
„ „ 2.ª „	39.655	34.989½

Em Jundiahy Paulista, entre a Paulista e a Estrada de Ferro Sorocabana:

	1903	1904
Toneladas de café	12	17
„ „ outras mercadorias procedentes da Sorocabana	1.942	2.886
Toneladas de outras mercadorias para a Sorocabana	375	567
Toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	92	145
Animaes das tabellas 10 e 11	222	118
Carros e carroças	1	4
Passageiros de 1.ª classe	12	516½
„ „ 2.ª „	80½	438

Em Louveira entre a Paulista e a Itatibense:

	1903	1904
Toneladas de café	3.411	4.233
„ „ outras mercadorias procedentes da Itatibense	1.252	864
Toneladas de outras mercadorias para a Itatibense	2.892	2.623
Toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	564	322
Animaes das tabellas 10 e 11	371	502
Carros e carroças	2	2
Passageiros de 1.ª classe.	3.507½	3.198
„ „ 2.ª „	2.963	2.971½

Em Campinas, entre a Paulista e o Ramal Ferreo Campineiro, sendo este o unico serviço de baldeação que não é feito por pessoal da Companhia Paulista:

	1903	1904
Toneladas de café	6.006	5.195
„ „ outras mercadorias procedentes do Ramal Ferreo.	854	1.966
Toneladas de outras mercadorias para o Ramal Ferreo	1.322	1.873
Toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	79	99
Animaes das tabellas 10 e 11	51	101
Carros e carroças	1	7
Passageiros de 1.ª classe.	—	—
„ „ 2.ª „	6	4

Em Ribeirão Bonito entre a Paulista e a Estrada de Ferro do Dourado:

	1903	1904
Toneladas de café	5.108	6.564
„ „ outras mercadorias procedentes da Dourado.	288	637
Toneledas de outras mercadorias para a Dourado	2.177	2.550
Toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	76	94
Animaes das tabellas 10 e 11.	174	291
Carros e carroças	1	—
Passageiros de 1.ª classe.	1.973½	1.972½
„ „ 2.ª „	4.824½	4.338½

Em Porto Ferreira entre a linha de $1,^{m}60$ e a de Santa Rita de $0,^{m}60$ ambas da Companhia Paulista:

	1903	1904
Toneladas de café	7.402	6.807
„ „ outras mercadorias procedentes da linha de Santa Rita	231	207
Toneladas de outras mercadorias para a linha de Santa Rita	2.901	2.923
Toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	139	141
Animaes das tabellas 10 e 11	176	411
Carros e carroças	—	4
Passageiros de 1.ª classe.	2.376	3.860
„ „ 2.ª „	5.195	5.681½

Em Descalvado entre a linha de $1,^{m}60$ e da Descalvadense de $0,^{m}60$ ambas da Companhia Paulista:

	1903	1904
Toneladas de café	4.208	3.488
„ „ outras mercadorias procedentes da Descalvadense	37	29
Toneladas de outras mercadorias para a Descalvadense	974	839
Toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	23	23
Animaes das tabellas 10 e 11	30	79
Carros e carroças	1	1
Passageiros de 1.ª classe.	13	187½
„ „ 2.ª „	41½	498½

Em Araraquara não se faz baldeação de cargas entre a Paulista e a Estrada de Ferro de Araraquara, porque sendo ambas da mesma bitola, existe trafego reciproco de vagões entre as duas Companhias.

Total do movimento de baldeação

	1903	1904
Toneladas de café	(1) 334.249	(2) 317.452
„ „ outras mercadorias	211.962	215.842
„ „ bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	4.241	3.919
Animaes das tabellas 10 e 11	3.840	7.728
Carros e carroças	66	67
Passageiros de 1.ª classe	45.821	48.893½
„ „ 2.ª „	87.800½	81.580

Forão considerados passageiros em baldeação sómente os portadores de bilhetes em trafego mutuo de uma linha para outra.

(1) Corresponde a 5.570.816 saccas de 60 kilos ou 87 % do total transportado em 1903.
(2) „ „ 5.290.866 „ „ 60 „ „ 87 % „ „ „ „ 1904

3.º — Despeza

A despeza da Companhia foi:

em 1904	9.241:364$907
em 1903	9.571:201$900
Differença para menos em 1904	329:836$993

Comparação da despeza da Companhia, nos dous ultimos annos

	Em 1904	Em 1903	Differenças em 1904	
			para mais	para menos
Linhas de 1,m 60 e de 0,m 60. .	4.997:179$766	5.174:561$242	—	177:381$476
Secção Rio Claro	4.083:891$612	4.153:408$958	—	69:517$346
Via Fluvial. . .	—	36:077$891	—	36:077$891
Todas as linhas.	9.081:071$378	9.364:048$091	—	282:976$713
Escriptorio Central.	160:293$529	207:153$809	—	46:860$280
Total geral. . .	9.241:364$907	9.571:201$900	—	329:836$993

A despeza geral da Companhia, a começar de 1872, data da inauguração do trafego, consta do seguinte quadro:

Annos	Despeza	Differenças por cento	
		Para mais	Para menos
1872	186:262$224		
1873	259:823$154	44.8	
1874	283:510$724	5,0	
1875	365:360$766	28,7	
1876	484:649$218	32,6	
1877	567:156$781	17,0	
1878	687:074$060	21,1	
1879	747:796$839	8,8	
1880	771:861$267	3,2	
1881	877:816$909	13,7	
1882	918:392$621	4,6	
1883	1.119:230$851	21,8	
1884	1.267.930$192	13,2	
1885	1.155:201$514	—	8,8
1886	1.266:121$925	9,6	
1887	1.256:820$448	—	0,7
1888	1.361:457$781	8,3	
1889	1.746:114$388	28,2	
1890	1.597:997$615	—	8,5
1891	2.510:912$371	57,1	
1892	4.920:252$529	95,9	
1893	6.180:472$486	25,6	
1894	5.601:166$385	—	9,3
1895	6.822:049$974	21,7	
1896	9.193:917$367	34,7	
1897	9.894:766$943	7,5	
1898	10.070:984$850	1,7	
1899	9.310:469$827	—	12,0
1900	9.132:355$850	—	1,9
1901	9.897:085$933	8,3	
1902	11.303:315$242	14,2	
1903	9.571:201$900	—	15,3
1904	9.241:364$907	—	3,4

Até 1897 estão incluidas nas despezas as verbas de juros e descontos e de imposto de dividendo.

Tendo sido em 1904 a receita geral de. . 18.259:883$130
e a despeza de . . . . 9.241:364$907
a renda liquida foi de . . . . . 9.018:518$223

Relação da despeza geral para a receita geral 50,6 %

O seguinte quadro mostra a renda liquida da Companhia, desde 1872, data da abertura do trafego no primeiro trecho de linha.

Annos	Renda liquida	Differenças por cento	
		Para mais	Para menos
1872	124:886$716		
1873	390:639$915	204,8	
1874	474:658$483	24,7	
1875	524:054$016	10,4	
1876	641:540$242	22,4	
1877	974:679$864	51,9	
1878	1.508:451$790	54,6	
1879	1.550:138$951	2,7	
1880	1.313:378$103	—	15,3
1881	1.636:650$011	24,6	
1882	1.961:981$374	19,8	
1883	1.620:717$349	—	17,4
1884	1.318.371$558	—	18,6
1885	1.657:151$436	25,6	
1886	1.711:288$585	3,2	
1887	1.665:402$245	—	2,6
1888	2.215:663$695	33,0	
1889	2.741:282$081	23,7	
1890	3.484:385$534	27,2	
1891	3.988:245$538	14,5	
1892	4.307:382$615	8,0	
1893	4.050:491$578	—	5,9
1894	8.329:442$159	105,6	
1895	10.561:761$667	26,7	
1896	10.449:210$110	—	0,5
1897	12.329:066$910	17,4	
1898	10.471:000$980	—	15,0
1899	11.914:107$323	13,7	
1900	12.939:589$419	8,7	
1901	17.396:831$199	34,4	
1902	13.669:483$875	—	21,4
1903	10.530:552$202	—	22,9
1904	9.018:518$223	—	14,3

O quadro synoptico, a que já nos referimos, dá a conhecer a formação e distribuição da renda liquida nos diversos annos, desde 1872.

O movimento financeiro do trafego, nas linhas ferreas da companhia em 1904, foi

Receita	18.228:291$850
Despeza	9.081:071$378
Saldo	9.147:220$472

Relação da despeza para a receita 49,8.

Discriminando o movimento total financeiro, acima indicado, pelas diversas linhas da Companhia, temos:

Linhas	Receita		Despeza		Saldo ou Deficit		Relação % da despeza para a receita	
	1904	1903	1904	1903	1904	1903	1904	1903
Linhas de 1,m60 e de 0,m60 .	10.915:163$510	12.172:625$600	4.997:179$766	5.174:561$242	+ 5.917:983$744	+ 6.998:064$358	45,8	42,5
Secção R. Claro.	7.313:128$340	7.877:761$270	4.083:891$612	4.153:408$958	+ 3.229:236$728	+ 3.724:352$312	55,8	52,7
Via Fluvial . . .	—	8:545$260	—	36:077$891	—	— 27:532$631	—	422,2
Todas as linhas.	18.228:291$850	20.058:932$130	9.081:071$378	9.364;048$091	+ 9.147:220$472	+ 10.694:884$039	49,8	46,7

Dos saldos acima indicados, da Secção Rio Claro, cabem ao trecho de concessão federal a importancia de 2.644:082$562 em 1904, e de 3.016:536$156 em 1903.

Os quadros immediatos mostrão como divergem, principalmente na receita, os resultados financeiros do trafego nos dous periodos semestraes do anno, o que contribue para prejudicar a relação da despeza para a receita ou o coefficiente do trafego correspondente ao periodo annual.

Linhas	Receita		Despeza		Saldo ou Deficit		Relação % da despeza para a receita	
	1904	1903	1904	1903	1904	1903	1904	1903
Primeiros Semestres								
Linhas de 1,m 60 e de 0,m 60 .	3.468:761$720	4.997:143$740	2.334:978$367	2.421:829$930	+ 1.133:783$353	+ 2.575:313$810	67	48
Secção R. Claro.	2.078:522$370	3.005:370$000	2.036:610$789	1.985:909$303	+ 41:911$581	+ 1.019:460$697	98	66
Via Fluvial . . .	—	8:545$260	—	36:077$891	—	— 27:532$631	—	422
Todas as linhas.	5.547:284$090	8.011:059$000	4.371:589$156	4.443:817$124	+ 1.175:694$934	+ 3.567:241$876	79	55
Segundos semestres								
Linhas de 1,m 60 e de 0,m 60 .	7.446:401$790	7.175:481$860	2.662:201$399	2.752:731$312	+ 4.784:200$391	+ 4.422:750$548	36	38
Secção R. Claro.	5.234:605$970	4.872:391$270	2.047:280$823	2.167:499$655	+ 3.187:325$147	+ 2.704:891$615	39	44
Via Fluvial . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Todas as linhas.	12.681:007$760	12.047:873$130	4.709:482$222	4.920:230$967	+ 7.971:525$538	+ 7.127:642$163	37	41

A despeza total das vias ferreas, nos dous ultimos annos é assim discriminada:

VERBAS	Em 1904	Em 1903	Differenças em 1904	
			para mais	para menos
Linhas de 1,m60 e de 0,m60				
Inspectoria Geral, Contadoria e Almoxarifado	220:331$729	219:802$925	528$804	
Trafego	1.101:451$905	1.106:589$808	. . . . . .	5:137$903
Telegrapho	183:505$382	241:500$131	. . . . . .	57:994$749
Locomoção.	2.456:931$831	2.160:982$584	296:029$247	
Linha e edificios	941:231$284	1.007:694$864	. . . . . .	66:463$580
Despezas de baldeação { com o Ramal Ferreo Campineiro	7:702$690	7:508$720	193$970	
Despezas de baldeação { de inflammaveis com a Mogyana	4:296$030	4:198$220	97$810	
Contadoria Central	34:143$100	38:481$680	. . . . . .	4:338$580
Annuncios, sellos e telegrammas	1:156$560	729$560	427$000	
Aluguel de carros . . / „ „ vagões . . / „ „ encerados . } a São Paulo Railway	14:620$670	339:674$920	. . . . . .	325:054$250
Indemnisação por extravio ou avaria de mercadorias. .	84$860	1:910$300	. . . . . .	1:825$440
Impostos.	5:244$620	4:817$640	426$980	
Taxa de exgottos e de consumo d'agua em diversas estações	15:185$660	17:252$850	. . . . . .	2:067$190
Despezas judiciaes.	4:697$900	960$110	3:737$790	
Despezas diversas	6:595$545	22:536$930	. . . . . .	15:941$385
Total.	4.997:179$766	5.174:561$242		

Differença para menos em 1904 . . . . 177:381$476

Comprehende em 1904, a despeza extraordinaria de 314:879$002 com as obras novas da Locomoção e da Linha, e com os melhoramentos da via-permanente e com o horto-florestal, e em 1903 unicamente a de 79:982$223 com a conclusão de desvios em Campinas e Rio Claro. Em 1904 escripturaram-se na conta de carros, vagões e encerados apenas os saldos pagos, em vez das importancias totaes das contas, como se praticava nos annos anteriores.

Verbas	Em 1904	Em 1903	DIFFERENÇAS EM 1904	
			para mais	para menos
Secção Rio Claro				
Inspectoria Geral, Contadoria e Almoxarifado. . . .	185:727$769	186:107$546		379$777
Trafego.	925:588$808	907:465$132	18:123$676	
Telegrapho.	136:258$769	155:251$919		18:993$150
Locomoção.	1.462:288$725	1.491:161$556		28:872$831
Linha e edificios.	1.341:519$441	1.357:251$555		15:732$114
Contadoria Central	20:387$770	23:363$940		2:976$170
Annuncios, sellos e telegrammas.	260$100	115$700	144$400	
Indemnisação por extravio ou avaria de mercadorias .	—	208$600		208$600
» » animaes mortos na linha	—	620$000		620$000
Impostos	1:279$700	1:328$700		49$000
Despezas Judiciaes	502$890	1:113$290		610$400
Aluguel de wagons á Estrada de Ferro de Araraquara .	1:357$200	16:859$440		15:502$240
Taxas de exgotos e de consumo d'agua em diversas estações	4:092$640	4:895$980		803$340
Despezas diversas.	4:627$800	7:665$600		3:037$800
Total.	4.083:891$612	4.153:408$958		

Differença para menos em 1904. . . . . 69:517$346

Comprehende em 1904 a despeza extraordinaria de 108:702$473, com as obras novas da Locomoção e da Linha e com os melhoramentos da via permanente.

Em 1904 escripturaram-se na conta de wagons, apenas os saldos pagos, em vez das importancias totaes das contas como se praticava nos annos anteriores.

As despezas de custeio em 1904 são assim distribuidas em pessoal, material e contas pelos diversos departamentos do serviço.

Verbas	Pessoal	Material	Contas	TOTAL
Linhas de $1,^{m}60$ e de $0,^{m}60$				
Inspectoria Geral, Contadoria e Almoxarifado	214:006$206	6:155$523	170$000	220:331$729
Trafego	1.003:498$680	95:556$385	2:396$840	1.101:451$905
Telegrapho	157:927$370	22:357$612	3:220$400	183:505$382
Locomoção	1.202:932$212	1.213:054$879	40:944$740	2.456:931$831
Linha e edificios	630:006$210	283:905$874	27:319$200	941:231$284
Diversas despezas accessorias	—	—	93:727$635	93:727$635
Total	3.208:370$678	1.621:030$273	167:778$815	4.997:179$766
Secção Rio Claro				
Inspectoria Geral, Contadoria e Almoxarifado	180:023$774	5:703$995	—	185:727$769
Trafego	860:244$350	61:724$368	3:620$090	925:588$808
Telegrapho	116:963$630	19:295$139	—	136:258$769
Locomoção	840:442$478	616:942$437	4:903$810	1.462:288$725
Linha e edificios	869:433$420	415:933$449	56:152$572	1.341:519$441
Diversas despezas accessorias	......	......	32:508$100	32:508$100
Total	2.867:107$652	1.119:599$388	97:184$572	4.083:891$612

Verbas	Pessoal	Material	Contas	TOTAL
Todas as linhas				
Inspectoria Geral, Contadoria e Almoxarifado	394:029$980	11:859$518	170$000	406:059$498
Trafego	1.863:743$030	157:280$753	6:016$930	2.027:040$713
Telegrapho.	274:891$000	41:652$751	3:220$400	319:764$151
Locomoção.	2.043:374$690	1.829:997$316	45:848$550	3.919:220$556
Linha e edificios	1.499:439$630	699:839$323	83:471$772	2.282:750$725
Aluguel de carros, vagões e encerados	—	—	15:977$870	15:977$870
Contadoria Central	—	—	54:530$870	54.530$870
Indemnisação por extravio ou avarias de mercadorias .	—	—	84$860	84$860
„ „ animaes mortos na linha	—	—	—	—
Impostos	—	—	6:524$320	6:524$320
Annuncios, sellos e telegrammas	—	—	1:416$660	1:416$660
Despezas judiciaes.	—	—	5:200$790	5:200$790
Taxas de exgottos e de consumo d'agua em diversas estações	—	—	19:278$300	19:278$300
Diversas outras despezas	—	—	23:222$065	23:222$065
Total	6.075:478$330	2.740:629$661	264:963$387	9.081:071$378

No anno de 1903, a despeza geral de todas as linhas é assim discriminada:

Verbas	Pessoal	Material	Contas	TOTAL
Todas as linhas				
Inspectoria Geral, Contadoria e Almoxarifado	394:181$210	13:122$963	160$000	407:464$173
Trafego	1.857:422$120	160:993$140	5:655$330	2.024:670$590
Telegrapho e luz electrica	332:103$520	62:584$184	2:634$100	397:321$804
Locomoção	1.898:326$216	1.761:228$429	15:701$570	3.675:256$215
Via Permanente	1.492:991$090	835:078$429	37:391$650	2.365:461$169
Aluguel de carros, vagões e encerados	—	—	356:534$360	356:534$360
Contadoria Central	—	—	62:077$580	62:077$580
Indemnisação por extravio ou avarias de mercadorias	—	—	2:118$900	2:118$900
„ „ animaes mortos na linha	—	—	620$000	620$000
Impostos	—	—	6:146$340	6:146$340
Annuncios, sellos e telegrammas	—	—	845$260	845$260
Despezas judiciaes	—	—	2:073$400	2:073$400
Taxas de exgottos e de consumo d'agua em diversas estações	—	—	22:148$830	22:148$830
Diversas outras despezas	—	—	41:909$470	41:909$470
Total	5.975:024$156	2.833:007$145	556:016$790	9.364:048$091

Feita a comparação das despezas de custeio, em todas as linhas, no anno de 1904, com as do anno anterior obtem-se as seguintes differenças:

Verbas	Pessoal	Material	Contas	TOTAL
Inspectoria Geral, Contadoria e Almoxarifado	— 151$230	— 1:263$445	+ 10$000	— 1:404$675
Trafego	+ 6:320$910	— 3:712$387	+ 361$600	+ 2:970$123
Telegrapho	— 57:212$520	— 20:931$433	+ 586$300	— 77:557$653
Locomoção	+ 145:048$474	+ 68:768$887	+ 30:146$980	+ 243:964$341
Linha e edificios	+ 6:448$540	— 135:239$106	+ 46:080$122	— 82:710$444
Aluguel de carros, vagões e encerados	—	—	— 340:556$490	— 340:556$490
Contadoria Central	—	—	— 7:546$710	— 7:546$710
Indemnisação por extravio ou avaria de mercadorias	—	—	— 2:034$040	— 2:034$040
„ „ animaes mortos na linha	—	—	— 620$000	— 620$000
Impostos	—	—	+ 377$980	+ 377$980
Annuncios, sellos e telegrammas	—	—	+ 571$400	+ 571$400
Despezas judiciaes	—	—	+ 3:127$390	+ 3:127$390
Taxas de exgottos e de consumo d'agua em divr.as estações	—	—	— 2:870$530	— 2:870$530
Diversas outras despezas	—	—	— 18:687$405	— 18:687$405
	+ 100:454$174	— 92:377$484	— 291:053$403	— 282:976$713

As despezas de pessoal e material, no ultimo quinquennio, constam do seguinte quadro:

Annos	Bitolas de 1,m60 e 0.m60		Secção Rio Claro		Via Fluvial		Todas as Linhas	
	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material
1900	3.051:972$615	1.973:507$461	2.060:383$634	965:365$198	237:749$502	78:252$467	5.350:105$751	3.017:125$126
1901	3.094:161$941	1.757:951$846	2.267:805$570	1.667:053$218	203:456$181	69:946$493	5.565:423$692	3.494:951$557
1902	3.334:734$388	2.682:155$551	2.618:277$072	1.601:477$875	163:923$117	57:440$056	6.116:934$577	4.341:073$482
1903	3.122:683$690	1.589:241$202	2.823:404$684	1.236:855$794	28:935$782	6:910$149	5.975:024$156	2.833:007$145
1904	3.208:370$678	1.621:030$273	2.867:107$652	1.119:599$388	—	—	6.075:478$330	2.740:629$661

O quadro anterior mostra que em 1904, a despeza total do custeio diminuio na importancia de 282:976$713. Deduzindo, porém, as quotas correspondentes aos serviços extraordinarios feitos nos dous ultimos annos e attendendo tanto á extinção do serviço fluvial em 1903, como á modificação feita em 1904 na escripta da conta de aluguel de carros, vagões e encerados, verifica-se na despeza total do custeio em 1904, uma reducção effectiva de 249:921$584. D'esse total cabe a importancia de 87:224$005 ás linhas de 1,m60 e de 0,m60, e a de 162:697$579 á Secção Rio Claro, apezar de sua respectiva extensão média em trafego ter crescido de 51 kilometros e de ter tambem augmentado o numero das estações.

Os augmentos indicados no quadro comparativo da despeza total de custeio nos dous ultimos annos, serão detalhadamente examinados, apreciados e explicados nos diversos capitulos do presente relatorio, em que são especialmente considerados os serviços de cada departamento.

Os seguintes quadros mostram a receita e despeza, o saldo ou deficit do custeio e o coefficiente do trafego ou a relação por cento da despeza para a receita nas diversas linhas da Companhia Paulista desde 1872, em que foi entregue ao trafego o seu primeiro trecho de linha.

Annos	Receita	Despeza	Saldo	Deficit	Coefficiente do trafego
Bitolas de 1,m60 e 0,m60					
1872	311:101$740	182:152$194	128:949$540	—	59
1873	648:360$351	248:903$619	399:450$732	—	38
1874	748:441$087	274:841$219	473:599$868	—	36
1875	885:431$432	357:490$141	527:941$291	—	40
1876	1.120:363$974	474:299$977	646:063$997	—	42
1877	1.465:561$433	543:806$325	921:755$108	—	37
1878	1.915:581$380	667:300$460	1.248:280$920	—	35
1879	2.018:700$150	715:719$411	1.302:980$739	—	35
1880	1.827:706$860	697.327$639	1.130:379$221	—	38
1881	2.190:852$950	839:408$371	1.351:444$579	—	38
1882	2.523:613$355	892:453$480	1.631:159$875	—	35
1883	2.557:794$150	1.061:730$660	1.496:063$490	—	42
1884	2.585:623$870	1.058:942$610	1.526:681$260	—	41
1885	2.804:399$110	1.105:021$370	1.699:377$740	—	39
1886	2.971:615$360	1.211:639$070	1.759:975$190	—	41
1887	2.912:461$460	1.205:377$230	1.707:084$230	—	41
1888	3.546:332$750	1.291:035$930	2.255:296$820	—	36
1889 [1]	4.233:308$210	1.552:791$531	2.710:516$679	—	36
1890	4.901:834$943	1.312:593$400	3.859:241$540	—	27
1891 [2]	6.227:245$700	2.153:950$545	4.073:295$155	—	35
1892 [3]	6.987:211$590	3.462:766$235	3.524:445$355	—	49
1893 [4]	7.181:475$770	3.877:399$269	3.304:076$501	—	54
1894	9.508:352$815	3.564:072$602	5.944:280$213	—	37
1895 [5]	11.632:689$350	4.141:977$084	7.490:712$266	—	36
1896 [6]	13.132:281$453	5.554:535$891	7.577:745$562	—	42
1897 [7]	14.465:422$010	5.911:364$501	8.554:057$509	—	40
1898	13.407:406$310	6.380:774$986	7.026:631$324	—	47
1899 [8]	13.858:179$413	5.787:191$920	8.070:987$493	—	42
1900 [9]	14.484:307$790	5.488:979$395	8.995:328$395	—	38
1901	17.130:305$400	5.404:587$089	11.725:718$311	—	31
1902 [10]	15.155:286$540	6.607:240$399	8.548:046$141	—	44
1903 [11]	12.172:625$600	5.174:561$242	6.998:064$358	—	43
1904 [12]	10.915:163$510	4.997:179$766	5.917:983$744	—	46

[1]) Comprehende a despeza extraordinaria de 25:080$862 réis.
[2]) Em 1.º de Março foi adquirida a linha de Sta. Rita e em 1.º de Abril a Descalvadense e comprehende a despeza extraordinaria de 184:665$965 réis.
[3]) Comprehende a despeza extraordinaria de 105:792$515 réis.
[4]) " " " " " 28:975$500 "
[5]) " " " " " 205:139$210 "
[6]) " " " " " 748:618$040 "
[7]) " " " " " 262:423$726 "
[8]) " " " " " 176:129$852 "
[9]) " " " " " 51:108$700 "
[10]) " " " " " 1.277:203$746 "
[11]) " " " " " 79:982$223 "
[12]) " " " " " 314:879$002 "

Annos	Receita	Despeza	Saldo	Deficit	Coefficiente do trafego
		Secção Rio Claro			
1892 [1]	1.954:978$769	938:675$788	1.016:302$981	—	48
1893	2.791:158$190	1.576:562$829	1.214:595$361	—	56
1894	4.211:405$625	1.574:363$349	2.637:042$276	—	37
1895	5.358:959$580	2.170:176$887	3.188:782$703	—	40
1896 [2]	6.143:846$646	2.957:947$870	3.185:898$776	—	48
1897 [3]	7.295:013$070	3.300:148$538	3.994:864$532	—	45
1898 [4]	6.627:557$900	3.233:000$004	3.394:557$896	—	49
1899	6.938:672$410	3.047:374$851	3.891:297$559	—	44
1900	7.150:840$160	3.123:028$428	4.027:811$732	—	44
1901 [5]	9.784:048$840	4.023:011$590	5.761:037$250	—	41
1902 [6]	9.525:956$410	4.289:465$577	5.236:490$833	—	45
1903	7.877:761$270	4.153:408$958	3.724:352$312	—	53
1904 [7]	7.313:128$340	4.083:891$612	3.229:236$728	—	56

1) Só comprehende o periodo de Abril a Dezembro.
2) Comprehende a despeza extraordinaria 68:202$930 réis.
3) ,, ,, ,, ,, 42:832$770 ,,
4) ,, ,, ,, ,, 59:909$300 ,,
5) ,, ,, ,, ,, 453:940$157 ,,
6) ,, ,, ,, ,, 367:740$410 ,,
7) ,, ,, ,, ,, 108:702$473 ,,

Annos	Receita	Despeza	Saldo	Deficit	Coefficiente do trafego
		Via Fluvial			
1890	132:886$666	180:723$228	—	47:836$562	136
1891	199:107$760	224:127$574	—	25:019$814	113
1892	205:697$400	304:381$408	—	98:684$008	148
1893	172:424$240	334:138$585	—	161:714$345	174
1894	190:336$580	271:053$945	—	80:717$365	142
1895	228:898$000	247:880$003	—	18:983$003	108
1896	338:897$560	272:961$392	65:936$168	—	80
1897 [1]	314:703$590	277:043$035	37:660$555	—	88
1898	338:806$800	310:294$590	28:512$260	—	42
1899	368:518$580	318:025$570	50:493$010	—	86
1900	379:770$940	322:491$879	57:279$061	—	85
1901	331:288$700	274:860$424	56:428$276	—	83
1902 [2]	209:625$080	222:912$593	—	13:287$513	106
1903 [3]	8:545$260	36:077$891	—	27:532$631	422

1) Comprehende a despeza extraordinaria de 5:082$140 réis.
2) ,, ,, ,, ,, ,, 8:593$299 ,,
3) O serviço da via fluvial foi supprimido a 30 de Abril.

Esses mesmos resultados financeiros relativos a todas as linhas reunidas, constam do quadro synoptico registrado no capitulo da receita.

O seguinte quadro mostra a discriminação da despeza de custeio, em 1904 e 1903, por differentes unidades.

Unidades	Linhas de 1,m 60 e de 0,m 60		Secção Rio Claro		Via Fluvial		Todas as linhas	
	1904	1903	1904	1903	1904	1903	1904	1903
Trem kilometro	5$240	5$483	3$061	3$219		—	3$967	4$173
Vapor »	—	—	—	—	—	11$615	—	11$615
Vehiculo » de 4 rodas .	$244	$252	$184	$187		—	$213	218
Lancha »	—	—	—	—	—	4$831	—	4$831
Tonelada » peso util . .	$085	$086	$123	$116		$337	$099	097

Só foram considerados os serviços retribuidos.

A despeza do Escriptorio Central em São Paulo, foi partilhada em partes eguaes pelas bitolas de 1,m60 e 1,m00.

Deixamos de incluir a despeza media por passageiro e por tonelada kilometro de mercadorias, porquanto não dispómos de dados para precisal-a de modo acceitavel.

A determinação do peso util a que se referem os coefficientes supra indicados, consta dos quadros de utilisação dos trens e vehiculos no transporte retribuido de viajantes e mercadorias.

IV — Reclamações

LINHA DE 1,^{m}60

Durante o anno de 1904, só despendeu a Companhia Paulista, em todo o trafego de bagagens, encommendas, animaes e mercadorias a importancia de 84$860 com o pagamento de quatro reclamações, todas por avarias diversas.

E' digno de nota que nenhuma reclamação se refira ao transporte de café, em que nenhuma falta houve, apezar de terem sido transportadas mais de 6 milhões de saccas.

Feita a comparação com o anno anterior, nota-se que em 1904 as reclamações diminuiram de 14 no numero e de 1:825$440 na importancia despendida.

D'aquellas quatro reclamações, foi paga exclusivamente pela Companhia Paulista, apenas uma na importancia de 46$500 é proveniente de avaria na manobra, em uma quartola de oleo. Do pagamento das outras tres reclamações, todas por avarias causadas pelas chuvas, compartilhou a S. Paulo Railway, por pertencerem ao trafego commum as duas linhas e não ter sido possivel determinar a responsavel. Foi de 123$000 a importancia total paga e de 38$360 a quota, que d'esse pagamento coube á Companhia Paulista. Em 1903 tinham sido pagas, por conta do trafego commum com a S. Paulo Railway, duas reclamações no valor total de 89$600, registrando-se portanto, em 1904, o accrescimo de uma reclamação e de 33$400 na importancia despendida.

São dignos de nota os algarismos mencionados que continuam a patentear a solicitude e dedicação dos dignos Chefes do trafego das duas companhias e do pessoal que lhes é subordinado.

SECÇÃO RIO CLARO

Por conta d'essa secção nada despendeu a Companhia Paulista, durante o anno de 1904, com o serviço de reclamações, o que bem denota o zelo com que é tambem feito o serviço do trafego na secção Rio Claro.

Nada despendeu em 1904 a Companhia com indemnisações por animaes mortos pelas locomotivas em circulação na linha visto estar toda ella cercada.

5.º — Despeza

As despezas totaes, em 1904, da Inspectoria Geral, Contadoria e Almoxarifado, se distribuem do seguinte modo pelas tres repartições:

Repartições	Linhas de 1,m60 e de 0,m60				SECÇÃO RIO CLARO				EM GERAL			
	Pessoal	Material	Contas	Total	Pessoal	Material	Contas	Total	Pessoal	Material	Contas	Total
Inspectoria Geral	23:063$500	221$712	170$000	23:455$212	23:063$500	221$705	—	23:285$205	46:127$000	443$417	170$000	46:740$417
Contadoria. . . .	118:872$740	4:229$443	—	123:102$183	118:872$740	4:229$439	—	123:102$179	237:745$480	8:458$882	—	246:204$362
Almoxarifado . .	72:069$966	1:704$368	—	73:774$334	38:087$534	1:252$851	—	39:340$385	110:157$500	2:957$219	—	113:114$719
Total. . . .	214:006$206	6:155$523	170$000	220:331$729	180:023$774	5:703$995	—	185:727$769	394:029$980	11:859$518	170$000	406:059$498

As despezas communs as duas linhas foram assim distribuidas:

	Inspectoria Geral e Contadoria	Almoxarifado
Linhas de 1,m60 e de 0,m60 . . .	5	8
Secção Rio Claro	5	2
Total	10	10

As despezas, em 1904, comparadas com as do anno anterior, offerecem as seguintes differenças:

Repartições	Linhas de 1,m60 e de 0,m60				SECÇÃO RIO CLARO			
	Pessoal	Material	Contas	Total	Pessoal	Material	Contas	Total
Inspectoria Geral. . .	— 241$870	— 80$900	+ 10$000	— 312$770	— 241$870	— 80$906	—	— 322$776
Contadoria	+ 567$666	— 192$840	—	+ 374$826	+ 567$666	— 192$845	—	+ 374$821
Almoxarifado	+ 640$476	— 173$728	—	+ 466$748	+ 57$064	— 488$886	—	— 431$822
Total	+ 966$272	— 447$468	+ 10$000	+ 528$804	+ 382$860	— 762$637	—	— 379$777

Repartições	VIA FLUVIAL				EM GERAL			
	Pessoal	Material	Contas	Total	Pessoal	Material	Contas	Total
Inspectoria Geral. .	— 155$700	— 1$806	—	— 157$506	— 639$640	— 163$312	+ 10$000	— 793$052
Contadoria	— 786$552	— 34$139	—	— 820$691	+ 348$780	— 419$824	—	— 71$044
Almoxarifado . . .	— 558$110	— 17$395	—	— 575$505	+ 139$430	— 680$009	—	— 540$579
Total . . .	— 1:500$362	— 53$340	—	— 1:555$602	— 151$230	— 1:263$445	+ 10$000	— 1:404$675

O accrescimo que se observa na despeza do pessoal da Contadoria e do Almoxarifado na importancia total de 488$210 provem de pequenos augmentos feitos nos ordenados dos praticantes.

A concentração de todo o serviço de escripta na Contadoria, de preferencia a deixal-o nas estações tem feito diminuir de modo sensivel os erros, como deixa ver de modo patente o seguinte trecho do Relatorio do Inspector da Contadoria Central de Estradas de Ferro no anno de 1904:

«As liquidações fizeram-se com a devida re-
«gularidade; fechando-se as contas dentro do
«prazo medio de dez dias após o recebimento
«das ultimas folhas de erros. O numero d'estas,
«que em 1903, havia sido de 1265, com a me-
«dia mensal de 105, ficou reduzido em 1904 a
«873, ou 72 em media; d'onde uma differença,
«para menos de 392.

Os enganos comettidos pelas diversas compa-
«nhias e o numero respectivo de despachos por
«ellas effectuados, vem detalhadamente especifi-
«cados no quadro (Annexo n. 5). Por elle verifi-
«careis que tendo sido em numero de 679, com
«a media de 56, os enganos comettidos em 1903,
«reduzio-se elle, em 1904, a 388, ou 32 em me-
«dia; havendo conseguintemente, uma differença
«de 291, assim distribuidos:

	Despachos		Enganos		Porcentagens
« Companhia S. Paulo Railway.	560-558	—	221	—	0.039
« » Id. secção Bragantina	14.879	—	—	—	—
« » Paulista	210.548	—	7	—	0,003
« » R. F. Campineiro.	6.008	—	14	—	0,233
« » Itatibense. . . .	8.424	—	2	—	0,023
« » Mogyana	193.044	—	22	—	0,011
« » Araraquara . . .	13.910	—	—	—	—
« » Dourado	6.941	—	3	—	0,043
« » U. Sorocabana e Ituana . . .	40.665	—	7	—	0,017
«	1.054.977		276»		

Continuamos a ser em 1904, como nos annos anteriores, a Companhia que apresenta menor porcentagem de enganos na escripta de seus despachos para a Contadoria Central.

Durante o anno de 1904, forão impressos na Contadoria, para fornecimento ás estações 934.800 bilhetes de passagens, sendo:

Para as estações das linhas de 1,^{m}60 e 0,^{m}60.	410.210
» » » da secção Rio Claro . . .	524.590

As despezas da Inspectoria Geral, Contadoria e Almoxarifado, reunidas ás que temos chamado de accessorias, e ás do Escriptorio Central em S. Paulo, partilhando estas em partes eguaes pela linha de 1,^{m}60 e secção Rio Claro, dão nos dous ultimos annos, as seguintes medias, considerando sómente os serviços retribuidos.

UNIDADES	Linhas de 1,60 e 0,60		Secção Rio Claro		Via Fluvial		Todas as Linhas	
	1904	1903	1904	1903	1904	1903	1904	1903
Trem kilometro	$407	$791	$219	$261	—	—	$297	$485
Vapor „	—	—	—	—	—	1$575	—	1$575
Vehiculo „ de 4 rodas .	$019	$036	$013	$015	—	—	$016	$025
Lancha „	—	—	—	—	—	$239	—	$239
Tonelada „ de peso util .	$007	$012	$009	$009	—	$017	$007	$011

6.º — Pessoal

O digno chefe da Contabilidade, Snr. Francisco Gonçalves de Campos, esteve licenciado desde 1.º de Maio de 1904 até o fim do anno, por motivo de molestia, passando o serviço da Contadoria, na sua ausencia, a ser directamente dirigido pelo contador Snr. Joaquim Ferraz Junior.

Durante o anno de 1904, a media do pessoal encarregado dos serviços da Inspectoria Geral, Contadoria e Almoxarifado foi de 112 empregados, assim distribuidos:

Inspectoria Geral

Inspector Geral	1	
Secretario	1	
Continuo	1	3

Contadoria

Chefe da Contabilidade	1	
Contador	1	
Pagador	1	
Caixa	1	
Ajudante do caixa	1	
Guarda livros	1	
Auxiliar	1	
Chefes de secção	5	
Escripturarios e praticantes	47	
Agente em Jundiahy S. P. R.	1	
Encarregados da escripta de carros, vagões e encerados	3	
Apontadores de carros, vagões e encerados	3	
Impressores de bilhetes	2	
Continuos	4	72

Almoxarifado

Almoxarife	1	
Encarregado de deposito	1	
Escripturarios e praticantes	18	
Conferentes e armazenistas	6	
Feitores e trabalhadores	11	37
Total geral		112

III

Trafego

Continua a ser feito com a preciza regularidade, presteza e segurança todo o serviço de trafego nas diversas linhas da Companhia Paulista.

No anno de 1904, o movimento de trens, na bitola larga, foi um pouco maior do que em 1903, tendo corrido 917.604 trens-kilometros ou mais 5.292 do que em 1903.

Na secção Rio Claro, em 1904, correram 1. 360.336 trens-kilometros ou mais 37. 944 do que em 1903 e mais 157. 044 do que em 1902, sendo esses accrescimos devidos ás maiores extensões em trafego, pela inauguração das novas linhas

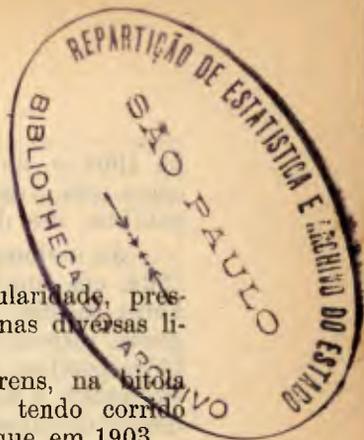
Elevou-se, em 1904, a 2. 329.299 o numero de trens-kilometros em todas as linhas da Companhia. Em 1903 e 1902 correram respectivamente 2. 284.947 e 2.194.115 trens-kilometros.

Os trens de serviço não foram incluidos nos totaes acima.

Em relação ao percurso dos wagons carregados houve, em 1904, diminuição de 641.790 wagons-kilometros na bitola larga e de 574. 388 na secção Rio Claro, Durante o anno de 1904 correram em todas as linhas 23. 795. 512 wagons-kilometros carregados e 8. 416.464 vasios, tendo, em 1903, corrido 25.012 033 wagons-kilometros carregados e 7.403.110 vazios. Em todos esses totaes não temos incluido os wagons attrelados, aos trens de serviço.

No trecho de Jundiahy á Campinas, que é o mais trafegado, em Agosto e Setembro, que foram os mezes de maior movimento em 1904, correram, em Agosto 22 e em Setembro 21 trens de cargas em media por dia ou um total medio diario de 30 e 29 trens incluindo os 8 de passageiros. Em Agosto e Setembro de 1903 a media foi de 28 trens.

O maior movimento diario de trens, realizado em 1904, n'esse trecho de linha foi de 36 n'um dia do mez de Setembro e de 34 em dous dias do mez de Agosto e um do mez de Setembro. Em 1903 o maior movimento diario de trens fôra de 32 em seis dias do mez de Agosto.

O numero medio diario de trens de cargas, no trecho de Jundiahy á Campinas foi de 9,5 no primeiro semestre de 1904 e de 10,3 no de 1903; de 16,8 no segundo semestre

de 1904 e de 15,4 no de 1003. Taes resultados mostram como são variaveis as condicções do trafego nas linhas paulistas nos dous periodos semestraes do anno.

As maiores entregas de café, feitas durante o anno de 1904, em Jundiahy pela Comphnhia Paulista á Estrada de Ferro Ingleza, tiveram lugar em Agosto e Setembro, attingindo respectivamente á 1.313.210 e 1.110.713 saccas. Correspondem esses totaes á media diaria de 50.508 saccas em Agosto e de 46.279 em Setembro. Em diversos dias dos mezes de Agosto e Setembro houve entregas superiores a 50.000 saccas, sendo a maxima de 64. 622 saccas, no dia 5 de Setembro, não tendo entretanto attingido a maxima de 1901 que fora de 66. 590.

Durante o mez de Agosto de 1904, que foi o de maior movimento, a Paulista entregou em Jundiahy á Companhia Ingleza 11.296 wagons carregados e 1 vazio, recebendo d'ella o total de 10. 936 wagons, sendo 3. 581 carregados e 7. 355 vazios. O movimento total de wagons em Jundiahy, entre as duas Companhias foi, portanto, de 22.233 ou em media de 855 por dia; tendo entretanto se elevado em alguns dias a perto de 1.000.

Esse movimento foi muito maior do que em Agosto de 1903, em que attingira a 19. 566 o movimento total de wagons e a 783 a media diaria. Ainda não foi attingido o movimento de 1901, cuja maior passagem mensal de wagons em Jundiahy, no trafego reciproco das duas Companhias, foi no mez de Outubro de 24.790 wagons.

Comparando esse resultado com o de 1904, houve uma diminuição de 2. 557 wagons, correspondendo a uma media diaria de 98 wagons.

Durante todo o anno de 1904, foram recebidos em Jundiahy da S. Paulo Railway 69. 500 wagons, sendo 22. 653 no primeiro semestre e 46.847 no segundo, do recebimento total do anno estavão carregados 43. 844 e vazios 25. 656.

No periodo de Janeiro a Junho foram recebidos 1. 244 d'estes e 21. 409 d'aquelles e no de Julho a Dezembro 24.412 vazios e 22. 435 carregados.

Em 1903 o recebimento de wagons fora de 43. 713 carregados e 24.519 vazios, tendo havido em 1904 o augmento de 131 carregados e de 1.137 vazios.

No primeiro semestre de 1904 a Paulista entregou á Companhia Ingleza 14.404 wagons carregados e 8. 540 va-

zios ou 22·944 no total. No segundo semestre essa entrega elevou-se a 45.892 carregados e 812 vazios ou 46.704 no total representando o movimento annual de 69.648 wagons, sendo 60.296 carregados e 9.352 vazios.

Em 1903 a entrega pela Paulista á Companhia Ingleza, fora de 65.644 wagons carregados e 2.614 vazios, tendo havido, portanto, na entrega de 1904, uma diminuição de 5.348 wagons carregados e um augmento de 6.378 vazios.

Diminuio tambem, em 1904, o importante serviço de baldeação de cargas, tanto em Campinas com a linha Mogyana, como em Rio Claro, onde tem inicio a rede da Paulista, com a bitola de um metro entre trilhos.

Devido á circumstancia da Mogyana correr nos domingos e dias feriados dos mezes de Agosto e Setembro todos os seus trens de cargas, quando na Paulista e na Companhia Ingleza cessa n'aquelles dias todo o serviço correspondente ao trafego de mercadorias, manifestou-se em Campinas, nos dias immediatos aos domingos e dias feriados d'aquelle periodo, pequeno accumulo de wagons C M esperando baldeação.

Movimento

I

Percurso kilometrico dos trens e vapores

TRENS	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904
Bitola de 1,m60										
Viajantes . .	403.896	427.364	425.580	425.510	416.757	370.056	376.545	397.112	436.997	440.279
Mixtos	140.445	125.175	132.131	117.584	100.924	81.056	71.782	68.304	61.216	45.732
Cargas	359.292	406.353	382.445	356.725	393.217	443.198	533.682	473.993	414.099	431.593
Serviço. . . .	47.660	50.063	56.998	43.883	37.355	46.100	44.778	48.308	49.224	62.578
Total . .	951.293	1.008.955	997.154	943.702	948.253	940.410	1.026.787	987.717	961.536	980.182
Secção Rio Claro										
Viajantes . .	363.968	441.071	442.343	441.779	409.714	396.942	390.944	407.753	519.600	594.385
Mixtos	122.715	142.749	140.228	140.341	120.729	131.241	165.058	174.808	146.682	102.744
Cargas	333.139	457.963	499.434	444.495	452.617	475.326	612.524	620.731	656.110	663.207
Serviço. . . .	99.376	83.888	63.021	69.230	87.706	77.580	112.158	113.166	133.405	116.477
Total . .	919.198	1.125.671	1.145.026	1.095.845	1.070.766	1.081.089	1.280.684	1.316.458	1.455.797	1.476.813

Percurso kilometrico dos trens e vapores

TRENS	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904
Linha Descalvadense										
Viajantes . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mixtos	10.198	10.414	10.342	10.220	10.248	10.248	10.276	10.248	10.234	10.328
Cargas	3.176	3.248	4.998	2.176	2.256	2.988	4.480	2.840	2.666	3.276
Serviço. . . .	40	78	312	144	596	552	989	710	672	748
Total . .	13.408	13.740	15.652	12.540	13.100	13.788	15.745	13.798	13.572	14.352
Linha de Santa Rita										
Viajantes . .	—	—	—	19.737	19.845	19.771	19.710	19.744	19.710	19.791
Mixtos	19.927	19.150	19.656	—	—	—	—	—	—	—
Cargas	21.572	29.361	24.378	19.872	16.722	18.330	19.974	19.582	17.633	17.964
Serviço. . . .	1.233	131	1.369	1.566	4.302	14.995	11.169	5.175	3.460	3.997
Total . .	42.732	48.642	45.403	41.175	40.869	53.096	50.853	44.501	40.803	41.752
Via Fluvial										
Vapores . . .	27.732	36.421	36.726	42.947	40.570	42.148	43.453	31.609	3.106	—

II

Percurso dos Vehiculos

TRENS	Kilometros percorridos pelos vehiculos					Percurso Total	
	de viajantes	de breakes e correio	de animaes	de Mercadorias carregados	de Mercadorias vazios	de vehiculos	de eixos
BITOLA DE 1,m60							
Viajantes.	3.199.935	1.820.546	227.730	. . . . . .	. . . . . .	5.248.211	10.286.492
Mixtos.	116.958	. . . . . .	. . . . . .	927.004	384.402	1.428.364	2.799.596
Carga	128.297	. . . . . .	. . . . . .	10.168.462	3.453.425	13.750.184	26.950.350
Serviço	42.527	. . . . . .	. . . . . .	325.734	378.357	746.618	1.463.394
Total em 1904. . .	3.487.717	1.820.546	227.730	11.421.200	4.216.184	21.173.377	41.499.832
„ „ 1903. . .	3.368.700	1.839.460	222.591	11.928.448	3.682.825	21.042.024	41.242.380
Differença em 1904 .	+ 119.017	— 18.914	+ 5.139	— 507.248	+ 533.359	+ 131.353	+ 257.452
SECÇÃO RIO CLARO							
Viajantes.	4.087.543	594.385	222.656	. . . . . .	. . . . . .	4.904 584	9.809.168
Mixtos.	488.788	102.744	. . . . . .	667.914	258.758	1.518.204	3.036.408
Carga	6.500	. . . . . .	. . . . . .	11.872.358	4.250.076	16.128.934	32.257.868
Serviço	74.320	. . . . . .	. . . . . .	979.748	1.096.758	2.150.826	4.301.652
Total em 1904. . .	4.657.151	697.129	222.656	13.520.020	5.605.592	24.702.548	49.405.096
„ „ 1903. . .	4.571.904	666.282	191.598	13.997.636	5.228.440	24.655.860	49.311.720
Differença em 1904 .	+ 85.247	+ 30.847	+ 31.058	— 477.616	+ 377.152	+ 46.688	+ 93.376

TRENS	Kilometros percorridos pelos vehiculos					Percurso Total	
	de viajantes	de breakes e correio	de animaes	de Mercadorias		de vehiculos	de eixos
				carregados	vazios		
LINHA DESCALVADENSE							
Viajantes	. . . . . .	. . . . . .	. . . . . .	. . . . . .	. . . . . .	. . . . . .	. . . . . .
Mixtos	37.140	4.116	244	26.600	4.095	72.195	144.390
Cargas	756	. . . . . .	. . . . . .	10.392	5.558	16.706	33.412
Serviço	680	. . . . . .	. . . . . .	528	769	1.977	3.954
Total em 1904	38.576	4.116	244	37.520	10.422	90.878	181.756
,, ,, 1903	30.608	3.508	216	42.768	8.786	85.886	171.772
Differença em 1904	+ 7.968	+ 608	+ 28	— 5.248	+ 1.636	+ 4.992	+ 9.984
LINHA DE SANTA RITA							
Viajantes	80.028	39.568	13.662	. . . . . .	. . . . . .	133.258	266.516
Mixtos	. . . . . .	. . . . . .	. . . . . .	. . . . . .	. . . . . .	. . . . . .	. . . . . .
Cargas	1.242	. . . . . .	. . . . . .	122.782	60.144	184.168	368.336
Serviço	608	. . . . . .	. . . . . .	18.732	19.032	38.372	76.744
Total em 1904	81.878	39.568	13.662	141.514	79.176	355.798	711.596
,, ,, 1903	76.896	39.562	22.528	130.164	55.477	324.627	649.254
Differença em 1904	+ 4.982	+ 6	— 8.866	+ 11.350	+ 23.699	+ 31.171	+ 62.342

Os seguintes quadros mostram em detalhe o percurso do material da Companhia Paulista na linha da São Paulo Railway, e o percurso do material d'essa linha na bitola larga da Companhia Paulista.

CARROS

Material da Companhia Paulista correndo na linha da São Paulo Railway

Quantidade		Numero de logares			Logares — kilometros			Importancia das taxas de logares kilometros	Demora em dias logares			Importaucia das taxas de dias logares	Total
1.ª classe	2ª classe	1.ª classe	2.ª classe	Total	1.ª classe	2.ª classe	Total		1.ª classe	2.ª classe	Total		
1.972	2.689	73.819	154.773	228.592	8.995.144	18.856.164	27.851.308	28:984$150	73.936	155.310	229.246	32:166$620	61:150$770
Material da São Paulo Railway correndo na linha da Companhia Paulista													
791	2.351	37.203	144.337	181.540	6.566.908	35.761.842	42.328.750	37:656$800	37.347	145.711	183.058	22:974$190	60:630$990

Conforme dispõe o contracto, os vehiculos de correio e brakes de bagagem, são considerados carros de 2.ª classe, com lotação de 50 logares os de 8 rodas e com a de 25 os de 4 rodas.

VAGÕES E ENCERADOS

Material da Companhia Paulista correndo na linha da São Paulo Railway

	Quantidade	Percurso em kilometros	Importancia das taxas de percurso	Demora em dias	Importancias das taxas de demora	Dias de multa	Importancia das multas	Total
Vagões de 4 rodas.	17.838	3.838.244	69:088$400	98.654	100:657$800	755	3:775$000	173:521$200
„ „ 8 „	4.894	1.065.650	38:363$380	26.348	44.220$000	143	1:430$000	84:013$380
Encerados.	21.324	. . . . . .	. . . . . .	96.809	19:361$800	648	324$000	19:685$800
								277:220$380
Material da São Paulo Railway correndo na linha da Companhia Paulista								
Vagões de 4 rodas.	27.753	4.024.440	72:439$930	.95.054	77:784$200	136	750$000	150:974$130
„ „ 8 „	8.166	1.243.424	44:763$270	28.869	49:707$800	53	460$000	94:931$070
Encerados.	51.170	. . . . . .	. . . . . .	155.839	31:167$800	144	72$000	31:239$800
								277:145$000

Transporte retribuido de viajantes, bagagens e encommendas, animaes e mercadorias e seus percursos.

Linhas de 1.^{m}60 e de 0,^{m}60

			1904	1903	Differenças em 1904
Numero de viajantes	Embarcados	1.ª classe	135.519	137.777½	— 2.258½
		2.ª „	410.909	424.902	— 13.993
		Em geral	546.428	562.679½	— 16.251½
	Referidos a 1 kilometro	1.ª classe	8.680.187	8.527.567	+ 152.620
		2.ª „	18.846.574	18.824.098	+ 22.476
		Em geral	27.526.761	27.351.665	+ 175.096
Percurso kilometrico medio de 1 viajante		1.ª classe	64,0	61,9	+ 2,1
		2.ª „	45,8	44,3	+ 1,5
		Em geral	50,3	48,6	+ 1,7
Numero de animaes das tabellas 10 e 11		Embarcados	13.220	8.848	+ 4.372
		Referidos a 1 kilometro	939.300	612.730	+ 326.570
Percurso kilometrico medio de um animal			71,0	69,2	+ 1,8
Quantidade de kilos de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9		Embarcados	6.951.330	7.441.833	— 490.503
		Referidos a 1 kilometro	464.087.667	469.504.079	—5.416.412
Percurso kilometrico medio de um kilo de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9			66,7	63,1	+ 3,6
Numero de toneladas de mercadorias	Embarcadas	Café	359.130	376.062	— 16.932
		Diversas	337.006	338.515	— 1.509
		Em geral	696.136	714.577	— 18.441
	Referidas a 1 kilometro	Café	31.352.106	33.152.037	—1.799.931
		Diversas	25.945.233	25.861.589	+ 83.644
		Em geral	57.297.339	59.013.626	—1.716.287
Percurso kilometrico medio de uma tonelada de		Café	87,2	88,1	— 0,9
		Diversas	77,0	76,4	+ 0,6
		Em geral	82,3	82,6	— 0,3

		1904	1903	Differenças em 1904
Peso util transportado em toneladas — kilometro				
Viajantes a 70 kilos por um		1.926.873	1.914.616	+ 12.257
Bagagens, encommendas e animaes da tabella 9		464.088	469.504	— 5.416
Animaes das tabellas 10 e 11 a 100 kilos por um		93.930	61.273	+ 32.657
Mercadorias		57.297.339	59.013.626	— 1.716.287
Total do peso util transportado em toneladas kilometro		59.782.230	61.459.019	— 1.676.789
Secção Rio Claro				
Numero de viajantes — Embarcados	1.ª classe	91.418½	94.281	— 2.862½
	2.ª „	328.921	340.206	— 11.285
	Em geral	420.339½	434.487	— 14.147½
Numero de viajantes — Referidos a 1 kilometro	1.ª classe	5.988.586	6.090.973	— 102.387
	2.ª „	16.524.076	17.293.796	— 769.720
	Em geral	22.512.662	23.384.769	— 872.107
Percurso kilometrico medio de 1 viajante	1.ª classe	65,5	64,6	+ 0,9
	2.ª „	50,2	50,8	— 0,6
	Em geral	53,5	53,8	— 0,3
Numero de animaes das tabellas 10 e 11	Embarcados	14.790	9.831	+ 4.959
	Referidos a 1 kilometro	1.848.544	1.082.638	+ 765.906
Percurso kilometrico medio de 1 animal		125,0	110,1	+ 14,9
Quantidade de kilos de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	Embarcados	3.239.904	3.221.707	+ 18,197
	Referidos a 1 kilometro	267.905.599	250.016.319	+ 17.880.280
Percurso kilometrico medio de um kilo de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9		82,7	77,6	+ 5,1

			1904	1903	Differenças em 1904
Numero de toneladas de mercadorias	Embarcadas	Café	110.680	119.592	— 8.912
		Diversas	118.178	111.566	+ 6.612
		Em geral	228.858	231.158	— 2.300
	Referidas a 1 kilometro	Café	[1]) 15.897.047	[2]) 18.191.241	— 2.294.194
		Diversas	15.944.990	16.416.387	— 471.397
		Em geral	31.842.037	34.607.628	— 2.765.591
Percurso kilometrico medio de 1 tonelada de		Café	143,6	152,1	— 8,5
		Diversas	134,9	147,1	— 12,2
		Em geral	139,1	149,7	— 10,6

Peso util transportado em toneladas-kilometro

	1904	1903	Differenças em 1904
Viajantes a 70 kilos por um	1.575.886	1.636.934	— 61.048
Bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	267.906	250.016	+ 17.890
Animaes das tabellas 10 e 11 a 100 kilos por um	184.854	108.264	+ 76.590
Mercadorias	31.842.037	34.607.628	— 2.765.591
Total do peso util transportado em toneladas-kilometro	33.870.683	36.602.842	— 2.732.159

[1]) Sendo 13.016.421 no trecho de concessão federal e 2,880.626 no de concessão estadoal.
[2]) » 14.733.981 » » » » » » 3.457.260 » » » »

Via Fluvial

		1904	1903	Differenças em 1904
Numero de viajantes. Embarcados	1.ª classe	—	22	— 22
	2.ª „	—	—	—
	Em geral	—	22	— 22
Numero de viajantes. Referidos a 1 kilometro	1.ª classe	—	495	— 495
	2.ª „	—	—	—
	Em geral	—	495	— 495
Percurso kilometrico medio de 1 viajante	1.ª classe	—	22,5	— 22,5
	2.ª „	—	—	—
	Em geral	—	22,5	— 22,5
Numero de animaes das tabellas 10 e 11	Embarcados	—	1	— 1
	Referidos a 1 kilometro	—	30	— 30
Percurso kilometrico medio de 1 animal		—	30	— 30
Quantidade de kilos de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	Embarcados	—	2.299	— 2.299
	Referidos a 1 kilometro	—	119.240	— 119.240
Percurso kilometrico medio de um kilo de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9		—	51,9	— 51,9
Numero de toneladas de mercadorias. Embarcadas	Café	—	69	— 69
	Diversas	—	645	— 645
	Em geral	—	714	— 714
Numero de toneladas de mercadorias. Referidas a 1 kilometro	Café	—	5.737	— 5.737
	Diversas	—	101.261	— 101.261
	Em geral	—	106.998	— 106.998
Percurso kilometrico medio de 1 tonelada de	Café	—	83,1	— 83,1
	Diversas	—	157,0	— 157,0
	Em geral	—	149,8	— 149,8

	1904	1903	Differenças em 1904
Peso util transportado em toneladas — kilometros			
Viajantes a 70 kilos por um	—	35	— 35
Bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	—	119	— 119
Animaes das tabellas 10 e 11 a 100 kilos por um	—	3	— 3
Mercadorias	—	106.998	— 106.998
Total do peso util transportado em toneladas — kilometros	—	107.155	— 107.155
Todas as linhas			
Numero de viajantes — Embarcados — 1.ª classe	208.932	214.433½	— 5.501½
Numero de viajantes — Embarcados — 2.ª „	704.840½	725.453	— 20.612½
Numero de viajantes — Embarcados — Em geral	913.772½	939.886½	— 26.114
Numero de viajantes — Referidos a 1 kilometro — 1.ª classe	14.668.773	14.619.035	+ 49.738
Numero de viajantes — Referidos a 1 kilometro — 2.ª „	35.370.650	36.117.894	— 747.244
Numero de viajantes — Referidos a 1 kilometro — Em geral	50.039.423	50.736.929	— 697.506
Percurso kilometrico medio de 1 viajante — 1.ª classe	70,2	68,2	+ 2,0
Percurso kilometrico medio de 1 viajante — 2.ª „	50,2	49,8	+ 0,4
Percurso kilometrico medio de 1 viajante — Em geral	54,8	54,0	+ 0,8
Numero de animaes das tabellas 10 e 11 — Embarcados	24,420	17.056	+ 7.364
Numero de animaes das tabellas 10 e 11 — Referidos a 1 kilometro	2.787.844	1.695.398	+ 1.092.446
Percurso kilometrico medio de um animal	114,1	99,4	+ 14,7
Quantidade de kilos de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9 — Embarcados	9.122.841	9.666.255	— 543.414
Quantidade de kilos de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9 — Referidos a 1 kilometro	731.993.266	719.639.638	+ 12.353.628
Percurso kilometrico medio de um kilo de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	78,2	74,4	+ 3,8

			1904	1903	Differenças em 1904
Numero de toneladas de mercadorias	Embarcadas	Cafe	365.803	382.863	— 17.060
		Diversas	367.719	366.285	+ 1.434
		Em geral	733.522	749.148	— 15.626
	Referidas a 1 kilometro	Café	47.249.153	51.349.015	— 4.099.862
		Diversas	41.890.223	42.379.237	— 489.014
		Em geral	89.139.376	93.728.252	— 4.588.876
Percurso kilometrico medio de 1 tonelada de		Café	129,1	134,3	— 5,2
		Diversas	113,9	115,7	— 1,8
		Em geral	121,5	125,2	— 3,7

Peso util transportado em toneladas—kilometros

	1904	1903	Differenças em 1904
Viajantes a 70 kilos por um	3.502.760	3.551.585	— 48.825
Bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	731.993	719.639	+ 12.354
Animaes das tabellas 10 e 11 a 100 kilos por um	278.784	169.540	+ 109.244
Mercadorias	89.139.376	93.728.252	— 4.588.876
Total do peso util transportado em toneladas kilometros	93.652.913	98.169.016	— 4.516.103

5.º — Despeza

Com a divisão do Trafego, abrangendo o telegrapho, despendeu-se:

	Linhas de 1,60 e 0,60	Secção Rio Claro	Via Fluvial	Todas as linhas
Em 1904	1.284:957$287	1.061:847$577	—	2.346:804$864
„ 1903	1.348:089$939	1.062:717$051	10:585$404	2.421:392$394
Differenças em 1904	— 63:132$652	— 869$474	— 10:585$404	— 74:587$530

As despezas totaes da divisão do Trafego, em 1904, se descriminam do seguinte modo pelas diversas verbas.

Verbas		Pessoal	Material	Contas	Total
Linhas de 1,m60 e de 0,m60					
Administração		68:385$600	2:623$525	—	71:009$125
Trens		169:828$620	12:315$632	—	182:144$252
Estações		765:284$460	80:617$228	2:396$840	848:298$528
Telegrapho	Estaçõs	140:123$170	14:979$145	3:162$900	158:265$215
	Conservação das linhas e apparelhos	17:804$200	7:378$467	57$500	25:240$167
Total		1.161:426$050	117:913$997	5:617$240	1.284:957$287
Secção Rio Claro					
Administração		70:409$740	2:961$371	—	73:371$111
Trens		133:663$060	12:698$999	—	146:362$059
Estações		656:171$550	46:063$998	3:620$090	705:855$638
Telegrapho	Estações	102:436$070	10:559$927	—	112:995$997
	Conservação das linhas e apparelhos	14:527$560	8:735$212	—	23:262$772
Total		977:207$980	81:019$507	3:620$090	1.061:847$577

Verbas	Pessoal	Material	Contas	Total
Todas as linhas				
Administração	138:795$340	5.584$896	—	144:380$236
Trens	303:491$680	25:014$631	—	328:506$311
Estações	1.421:456$010	126:681$226	6:016$930	1.554:154$166
Telegrapho { Estações,	242:559$240	25:539$072	3:162$900	271:261$212
Telegrapho { Conservação das linhas e apparelhos	32:331$760	16:113$679	57$500	48:502$939
Total	2.138:634$030	198:933$504	9.237$330	2.346:804$864

As despezas da administração do trafego, communs a todas as linhas foram assim distribuidas:

Linhas de 1,m60 e de 0,m60	8,0
Secção Rio Claro	2,0
Total	10,0

A despeza com o serviço das usinas electricas em Jundiahy e Campinas, passou, em 1904, a ser escripturada no departamento da Locomoção.

As diversas verbas de despeza do Trafego, em 1904, comparadas com as do anno anterior, offerecem as seguintes differenças:

Linhas de 1,m60 e de 0,m60

Verbas	Pessoal	Material	Contas	Total
Administração	— 962$501	— 1:776$358	—	— 2:738$859
Trens	— 7:861$920	+ 1:907$444	—	— 5:954$476
Estações	— 4:238$720	+ 7:711$532	+ 82$620	+ 3:555$432
Telegrapho { Estações	— 16:056$940	— 1:775$400	+ 528$800	— 17:303$540
Telegrapho { Conservação das linhas e apparelhos	— 292$140	— 2:417$587	+ 57$500	— 2:652$227
Luz electrica em Campinas e Jundiahy	— 21:197$050	— 16:841$932	—	— 38:038$982
Total	— 50:609$271	— 13:192$301	+ 668$920	— 63:132$652

Secção Rio Claro

Verbas	Pessoal	Material	Contas	Total
Administração	— 932$972	— 1:187$154	—	— 2:120$126
Trens	+ 1:455$040	+ 265$717	—	+ 1:720$757
Estações	+ 27:979$380	— 9:735$315	—	+ 18:244$065
Telegrapho { Estações	— 19:190$730	— 1:413$087	+ 278$980	— 20:324$837
Telegrapho { Conservação das linhas e apparelhos	— 412$660	+ 2:023$327	—	+ 1:610$667
Total	+ 8:898$058	— 10:046$512	+ 278$980	— 869$474

Verbas	Pessoal	Material	Contas	Total
Todas as linhas				
Administração	— 3:206$300	— 3:054$912	—	— 6:261$212
Trens	— 10:065$970	+ 2:118$349	—	— 7:947$621
Estações	+ 19:593$180	— 2:775$824	+ 361$600	+ 17:178$956
Telegrapho — Estações	— 35:310$670	— 3:249$541	+ 528$800	— 38:031$411
Telegrapho — Conservação das linhas e apparelhos	— 704$800	— 839$960	+ 57$500	— 1:487$260
Luz electrica em Campinas e Jundiahy	— 21:197$050	— 16:841$932	—	— 38:038$982
Total	— 50:891$610	— 24:643$820	+ 947$900	— 74:587$530

O augmento na despeza de pessoal nas estações da Secção Rio Claro provem do maior numero, no anno de 1904.

A despeza com materlal nas estações da linha de 1,m60 cresceu em virtude da acquisição de encerados para cobrir vagões, que não fora feita no anno anterior.

A despeza da divisão do Trafego, inclusive telegrapho, dá nos dous ultimos annos as seguintes medias, considerando sómente os transportes retribuidos.

Unidades	Linhas de 1,^{m}60 e de 0,^{m}60		Secção Rio Claro		Todas as linhas	
	1904	1903	1904	1903	1904	1903
Trem kilometro	1$326	1$400	$781	$804	1$008	1$055
Vehiculo „ de 4 rodas	$062	$065	$047	$047	$054	$055
Tonelada „ de peso util	$021	$022	$031	$029	$025	$025

Horario dos trens

A 1.º de Setembro começou a vigorar um novo horario para os trens de passageiros, que melhor attende ao serviço publico. Assim é que o ponto de almoço para o trem que parte de S. Paulo ás 5 1/2 da manhã foi transferido de Campinas, para Rio Claro, ficando reduzidas, tambem, as suas paradas nas estações intermedias, podendo assim os viajantes, chegar mais cedo aos pontos extremos das nossa linhas.

A partida do 3.º trem de S. Paulo, que era ás 9 horas da manhã, foi alterada para ás 10 e 10 minutos depois da chegada do trem nocturno do Rio de Janeiro, de sorte que os passageiros d'esse trem podem continuar a viagem até diversos pontos do interior servidos por aquelle trem paulista.

A chegada, em S. Paulo, do trem d'esta Companhia que parte das estações extremas da linha de bitola larga e das dos ramaes Descalvadense e de Santa Rita e espera, em Santa Veridiana a passagem do trem da Mogyana procedente de Ribeirão Preto e em Campinas a chegada d'esse trem e do que vem do ramal de Caldas, foi adiantada de modo a poderem os passageiros que n'elle viajarem chegar á estação do Braz com tempo de seguir para o Rio de Janeiro no trem nocturno da Estrada de Ferro Central do Brazil.

Annéxaram-se, em caracter provisorio, carros de passageiros aos trens de cargas C 14, C 15, C 17 e C 18 que correm entre Campinas e Cordeiro e estabeleceu-se um trem mixto entre Dous Corregos e Jahú, partindo d'aquella estação logo depois da chegada do trem do ramal dos Agudos.

Em 1.º de Janeiro de 1905 foram supprimidos os trens mixtos M T 1 e M T 2 que só corriam entre S. Carlos e Jaboticabal e annexados carros de passageiros aos trens de cargas C T 9 e C T 10 que correm entre S. Carlos e Bebedouro.

Tarifas

A 1.º de Junho de 1904, começou-se a transportar gratuitamente nas linhas da Companhia, todos os saccos novos, favor de que sómente gozavam os saccos vazios quando em retorno. Esse transporte é feito nas linhas da Companhia Paulista com inteira responsabilidade da Companhia, apezar do disposto no artigo 99 do Regulamento geral de Transportes que diz assim no § 2.º:

«Os saccos vazios em retorno são transportados gratis, sem rosponsabilidade da Companhia e devem ser reunidos em pacotes solidamente atados.»

Foi um favor importante feito á lavoura, attendendo á consideravel quantidade de saccos que annualmente é transportada.

Em 15 de Junho concedeu ainda, a Companhia Paulista, isenção de fretes aos seguintes machinismos e instrumentos agricolas: arados, grades, cultivadores, semeadores e descaroçadores.

O algodão em rama e em caroço soffreu, a principiar de Julho de 1904, sensivel reducção de fretes, passando aquelle a ser cobrado com a taxa movel correspondente ao cambio de 17 dinheiros o que corresponde a uma reducção de cerca de 20 %.

O algodão em caroço foi desclassifisado da tabella 4 A para a tabella 14 o que importa em um abatimento na tarifa de mais de 50 %.

O polvilho nacional para fins industriaes teve tambem um abatimento superior a 50 % no frete, passando, em 1.º de Setembro de 1904, da tabella 3, em que estava classificado, para a tabella 5. Em Dezembro ultimo foi tambem desclassificado da tabella 6 para a tabella 3 o oleo de ricino produzido no Estado, o que corresponde a uma reducção de 30 % no frete.

Em 1.º de Janeiro de 1905, ficaram isentos do imposto de transito os despachos de café em grão, em casquinha e em coco ou cereja, bem como os de todas as mercadorias cujo frete não exceder a 300 réis, que até então estavão sujeitos ao referido imposto.

Telegrapho

APPARELHOS, POSTES E ACCESSORIOS

Os apparelhos assentados são de Wheastone, com bobinas de inducção que tem o grande inconveniente de não registrar as communicações trocadas. As pilhas empregadas são as de Leclanché.

Presentemente todos os postes são de trilhos usados.

O seguinte quadro indica am 31 de Dezembro de 1904, o numero de apparelhos e pilhas em serviço e tambem a extensão das linhas telegraphicas e dos respectivos fios.

Linhas	Distancia em kilometros	NUMERO dos apparelhos	das pilhas	Extensão kilometrica dos fios
Linhas de 1,m60.	279	172	4.600	(1) 1.872
„ „ 1,m00 Secção Rio Claro.	714	270	7.400	2.605
„ „ 0,m60.	41	6	170	41
Linha de Jundiahy á S. Paulo. . .	60	4	160	180
	1.094	452	12.330	4.698

(1) Estão comprehendidos 210 kilometros de fio telephonico de S. Paulo a Campinas e 99 kilometros dos dous fios telegraphicos do Governo Federal, que correm nos postes da Companhia.

Linhas telegraphicas

A Companhia tem assentadas em seus postes e funccionando as seguintes linhas:

N.º das linhas

1 Jundiahy á Campinas, cortada em cada uma das estações intermediarias, para o serviço exclusivo dos avisos de trens.

2 Campinas e Agencia da cidade da S. P. R.

3 Campinas, Samambaia, Vallinhos, Rocinha, Louveira, Corrupira, Horto e Jundiahy-Paulista.

4 e 5 Linha do Governo Federal, entre Jundiahy e Campinas

6 Campinas, Vallinhos, Rocinha, Louveira, Jundiahy Paulista e agencia da Ituana em Jundiahy.

7 Campinas, Jundiahy S. P. R.—Belem e S. Paulo.

8 Campinas e Centro Paulista.

9 Campinas, Jundiahy Paulista e Centro Paulista.

10 Jundiahy Paulista e officinas da Companhia.

11 e 12 Linhas telephonicas com circuito metallico de Centro Paulista á Campinas, tocando em Jundiahy Paulista.

13 Campinas, Rio Claro e S. Carlos.

14 Campinas, Rebouças, Villa Americana, Tatú, Limeira, Cordeiros e Rio Claro.

15 Campinas até Rio Claro, entrando em todas as estações intermedias.

16 Campinas, Cordeiros, Pirassununga, Laranja Azeda, Porto Ferreira e Descalvado.

N.º das linhas	
17	Campinas, Boa Vista, Rebouças, Villa Americana, Tatú, Limeira, Cordeiros, Santa Gertrudes e Rio Claro.
18	Campinas e Cordeiros.
19	Campinas até Rio Claro, cortada em cada uma das estações intermedias, para o serviço exclusivo dos avisos de trens.
20	Cordeiros, Araras, Leme, Pirassununga, Laranja Azeda, Porto Ferreira e Descalvado.
21	Cordeiros até Descalvado, entrando em todas as estações intermedias.
22	Cordeiros, Remanso, Araras, Guabiroba, S. Bento, Leme, Souza Queiroz, Pirassununga e Descalvado.
23	Cordeiros até Descalvado, cortada em cada uma das estações intermedias, para o serviço exclusivo dos avisos de trens.
24	Laranja Azeda, Santa Cruz das Palmeiras e Santa Veridiana.
25	Laranja Azeda, Emas, Baguassú, Santa Silveria, Santa Cruz das Palmeiras e Santa Veridiana.
26	Laranja Azeda até Santa Veridiana, cortada em cada uma das estações intermedias, para o serviço exclusivo dos avisos de trens.

Bitola de 1,m00 — Secção Rio Claro

27	Campinas, Rio Claro e S. Carlos.
28	Rio Claro, Morro Grande, Corumbatahy, Annapolis, Oliveiras, Visconde do Rio Claro e São Carlos.
29	Rio Claro até S. Carlos, entrando em todas as estações e postes telegraphicos.
30	Rio Claro, Cachoeirinha, Ferraz, Cuscuzeiro, Estrella, Visconde do Rio Claro e S. Carlos.
31	Visconde do Rio Claro, Tupy, Colonia e S. Carlos.
32	Rio Claro até S. Carlos, cortada em cada uma das estações intermedias, para o serviço exclusivo dos avisos de trens.
33	S. Carlos, Brotas, Torrinha, Dous Corregos, Mineiros e Jahú.
34	S. Carlos, Morro, Pellado, Campo Alegre, Aterrado, Espraiado, Canella, Taboleiro, Ventania, Dous Corregos, Mineiros, Banharão e Jahú.

N.º das linhas	
35	S. Carlos, Morro Pellado, Campo Alegre, Brotas, Espraiado, Torrinha, Ventania, Dous Corregos, Mineiros, Banharão e Jahú.
36	Visconde do Rio Claro até Jahú, cortada em cada uma das estações intermedias, para o serviço exclusivo dos avisos de trens.
37	S. Carlos, Retiro, Visconde do Pinhal, Fortaleza, Ouro, Araraquara, Americo Brasiliense, Santa Lucia, Rincão, Ibitirama e Bebedouro.
38	S. Carlos, Motuca, Hammond, Guariba, Corrego Rico, Jaboticabal Graminha, Ibitirama, Tayuva, Andes e Bebedouro.
39	S. Carlos até Bebedouro, entrando em todas as estações intermedias.
40	S. Carlos até Bebedouro, cortada em cada uma das estações intermedias, para o serviço exclusivo dos avisos de trens.
41	S. Carlos, Rincão, Guatapará, Guarany, Martinho Prado, Barrinha, Macuco, Pitangueiras, Cascalho e Pontal.
42	Rincão até Pontal, cortada em cada uma das estações intermedias, para o serviço exclusivo dos avisos de trens.
43	S. Carlos e Ribeirão Bonito.
44	S. Carlos, Angico, Monjolinho, Jacaré e Ribeirão Bonito.
45	S. Carlos a Santa Eudoxia.
46	S. Carlos, Babylonia, Floresta, Canchim, Capão Preto, Agua Vermelha, Ararahy e Santa Eudoxia.
47	Dous Corregos, Pederneiras e S. Paulo dos Agudos.
48	Dous Corregos, Saldanha Marinho, Capim Fino, Falcão Filho, Campos Salles, Iguatemy, Ayroza, Galvão, Pederneiras, Itatinguy, Piatan, S. Paulo dos Agudos e Taperão.
49	Dous Corregos até Taperão, cortada em cada uma das estações intermedias, para o serviço exclusivo dos avisos de trens.
	Bitola de 0,m60
50	Porto Ferreira, Tombadouro e Santa Rita.
51	Descalvado, Pantano e Aurora.

Em 1904, o numero de apparelhos telegraphicos em serviço cresceu de 5 e a extensão dos fios de 15 kilometros.

Transmissões telegraphicas

Os telegrammas transmittidos nos dous ultimos annos constam do seguinte quadro:

	Em 1904			Em 1903		
	Numero de		Receita	Numero de		Receita
	Telegrammas	Palavras		Telegrammas	Palavras	
Linhas de 1,m60 e de 0,m60						
No trafego proprio	58.457	826.094	48:716$300	54.488	760.533	45:636$300
No trafego estranho	96.495	1.277.559	67:867$710	92.220	1.205.320	63:987$010
No trafego em transito	36.464	447.224	23:051$820	34.410	427.151	22:260$290
Total	191.416	2.550.877	139:635$830	181.127	2.393.004	131:883$600
Em serviço	264.938	11.078.186	—	257.256	10.191.294	—
Total geral	456.354	13.629.063	—	438.383	12.584.298	—
Secção Rio Claro						
No trafego proprio	42.137	546.105	29:758$700	36.504	495.618	26:864$700
No trafego estranho	55.065	736.466	38:985$860	51.520	663.998	34:785$710
No trafego em transito	5.215	70.343	2:533$990	3.986	52.826	2:767$290
Total	102.417	1.352.914	71:278$550	91.010	1.211.442	64:417$700
Em serviço	280.036	8.699.291	—	286.509	9.051.481	—
Total geral	382.453	10.052.205	—	377.519	10.262.923	—

A receita proveniente do telegrapho, no ultimo decennio foi:

ANNOS	RECEITA			
	Bitolas de 1,m60 e 0,m60	Secção Rio Claro	Via Fluvial	Todas as linhas
1895. . . .	126:581$850	62:441$750	3:364$220	192:387$820
1896. . . .	132:587$720	62.374$200	3:590$870	198:552$790
1897. . . .	138:249$700	66:147$320	3:606$310	208:003$330
1898. . . .	132:692$570	59:744$530	3:063$310	195:500$410
1899. . . .	124:351$420	53:686$830	2:873$030	180:911$280
1900. . . .	136:924$810	58:904$950	3:618$650	199:448$410
1901. . . .	146:155$650	64:909$840	4:301$020	215:366$510
1902. . . .	141:685$260	65:100$840	1:273$130	208:059$230
1903. . . .	131:883$600	64:417$700	133$500	196:434$800
1904. . . .	139:635$830	71:278$550	—	210:914$380

Serviço telephonico

Mantem a Companhia, para o serviço da via ferrea da bitola de 1,m60, tres centros telephonicos, sendo um de 14 numeros na estação de Campinas, outro de 20 numeros na estação de Jundiahy Paulista e outro de 5 numeros no escriptorio télegraphico da Companhia em S. Paulo. Estão elles ligados por dois fios de cobre, formando circuito metallico e que se cruzam duas vezes por kilometro para evitar a inducção dos fios telegraphicos correndo nos mesmos postes.

O centro de Jundiahy Paulista dá communicação para os apparelhos telephonicos installados nos seguintes pontos que se podem corresponder entre si e fallar tambem para qualquer dos pontos servidos pelos outros centros collocados em S. Paulo e Campinas:

Escriptorio e residencia do Inspector Geral
" " " " Chefe da Locomoção
" " " " " " Linha
" do Chefe da Contabilidade
" " Almoxarife
" e residencia do mestre geral das Officinas
Residencia do contra-mestre geral das Officinas.

A estação da Paulista em Jundiahy está ligada por um fio directo á da S. Paulo Railway.

O centro de S. Paulo, assentado na agencia telegraphica, está ligado apenas com a sala de trabalho do Chefe do Escriptorio Central da Companhia.

O centro da estação de Campinas, installado na sala do telegrapho, está ligado com os seguintes pontos:

Escriptorio e residencia do Chefe do Trafego
Residencia do Ajudante „ „ „ „
Deposito do Almoxarifado
Armazem de inflammaveis
Residencia do mestre geral da Linha
Officina telegraphica
Empreza telephonica da Cidade.

A estação do Rio Claro está tambem ligada por telephone ao novo armazem de baldeação.

Na Secção Rio Claro funccionam duas linhas telephonicas da Companhia, communicando a estação de S. Carlos com as residencias dos ajudantes do chefe da Linha e do chefe do Trafego, com séde na mesma secção.

6.º — Pessoal

O digno chefe do Trafego Snr. Max Jorge Frederico Mundt continua a prestar com muita dedicação, os mais relevantes serviços á Companhia a que serve desde 1872.

A media do pessoal em serviço, na divisão do Trafego, durante o anno de 1904, foi de 1.342 pessoas, assim descriminada:

	Linhas de 1,60 e de 0,60	Secção Rio Claro	TOTAL	
			Em 1904	Em 1903
Chefe	1	—	1	1
Ajudantes	1	1	2	2
Auxiliares, escripturarios, ajudantes e praticantes	13	12	25	26
Conservação da linha telegraphica e apparelhos	7	5	12	12
Chefes de estação e ajudantes	46	73	119	114
Telegraphistas e praticantes	118	99	217	218
Bilheteiros, conferentes, escripturarios, ajudantes, praticantes e porteiros	177	61	238	236
Manobradores, mensageiros, portadores, vigias e trabalhadores	407	175	582	586
Guardas-porteiras	10	2	12	10
Guardas, ajudantes e praticantes de trens	67	67	134	131
Total	(1)847	(2)495	1.342	1.336
Pessoal por um kilometro. Em 1904	2.64	0,69	1,30	—
Pessoal por um kilometro. „ 1903	2,65	0,74	—	1,36

(1) Comprehende todo o pessoal em serviço nas estações baldeadoras de Jundiahy, Louveira, Campinas, Rio Claro, Porto Ferreira e Descalvado.
(2) Comprehende o pessoal da estação baldeadora de Ribeirão Bonito.

IV

Linha, Edificios e Construcção

Continua á testa d'esta importante divisão, prestando, com inexcedivel dedicação e muita intelligencia, os melhores serviços a Companhia, o distincto collega Dr. Alberto de Mendonça Moreira.

Passo a transcrever em sua integra, o minucioso e bem elaborado relatorio que me foi apresentado por aquelle habil profissional, onde se acham reunidas as mais detalhadas informações sobre tudo quando concerne a essa divisão do serviço.

Illm. Snr.

Tenho a honra de apresentar a V.ª S.ª os relatorios da Linha, da Construcção e do Horto Florestal, referentes ao anno de 1904.

Ao Illm. Snr. Dr. Manoel Pinto Torres Neves.
M. D. Inspector Geral.

Jundiahy, 11 de Abril de 1905.

Alberto de Mendonça Moreira,
Chefe da Linha.

Linha — Extensão

A extensão total a conservar, durante o anno de 1904, foi de $1.195,^{km}544$, incluindo $161,^{km}724$ de desvios com 950 chaves.

N'essas extensões está incluida a de $4,^{km}595$ de linha principal e a de 454 metros de desvios com 4 chaves, correspondente ao trecho de S. Paulo dos Agudos a Taperão, entregue ao trafego em 7 de Setembro.

O quadro abaixo dá a extensão total descriminada das linhas e dos desvios e o numero de chaves.

Designação das linhas		Extensão de		Numero de chaves
		Linha principal	Desvios	
		km.	km.	
Bitola de $1,^{m}60$	Tronco — Jundiahy a Descalvado	223,773	74,445	372
	Ramal — Rio Claro	16,792	6.564	36
	„ — Santa Veridiana	38,922	4,252	29
„ de $1,^{m}00$	Tronco — Rio Claro a Bebedouro	276,488	46,751	268
	Ramal — Jahú	142,952	8,486	67
	„ — Agua Vermelha	62,976	2,020	17
	„ — Ribeirão Bonito	40,115	2,092	16
	„ — Agudos	98,112	6,591	45
	„ — Mogy-Guassú	92,822	6,286	51
„ de $0,^{m}60$	Linha de Santa Rita	27,028	2,303	22
	„ Descalvadense	13,840	0,956	13
	Desvios particulares			
„ de $1,^{m}00$	Ramal do Jahú — Entre km. 136 e 137		0,125	2
	„ — „ 141 e 142		0,142	2
	„ — „ 142 e 143		0,119	1
	Ramal de Agua Vermelha — „ 54 e 55		0,016	1
	„ dos Agudos — „ 11 e 12		0,200	2
„ de $0,^{m}60$	Linha de Santa Rita no km. 10		0,050	1
	„ „ 13		0,060	1
	„ „ 20		0,069	1
	„ „ 23		0,059	1
	Linha Descalvadense „ 4		0,025	1
	„ „ 6		0,113	1

No seguinte quadro tem-se a extensão comparada das linhas e desvios e o numero de chaves correspondente aos annos de 1903 e 1904:

Designação		Extensão de linha principal			Extensão de desvios			Numero de chaves			Em 1904 Extensão total de linha principal e desvios	Relação da extensão em linha principal para a extensão em desvios
		em 1904	em 1903	Differença em 1904	em 1904	em 1903	Differença em 1904	em 1904	em 1903	Differença em 1904		
		km.	km.	km.	km.	km.	km.				km.	
Tronco e ramaes	$1,^{m}60$	279,487	279,487	. . . .	85,261	84,957	+ 0,304	437	436	+ 1	364,748	30,5 %
	$1,^{m}00$	713,465	708,870	+ 4,595	72,226	71,564	+ 0,662	464	456	+ 8	785,691	10,1 %
	$0,^{m}60$	40,868	40,868	. . . .	3,259	3,308	— 0,049	35	36	— 1	44,127	7,9 %
Desvios particulares	$1,^{m}00$	. . . .	. . . .	. . . .	0,602	0,602	. . . .	8	8	. . . .	0,602	. . . .
	$0,^{m}60$	. . . .	. . . .	. . . .	0,376	0,376	. . . .	6	6	. . . .	0,376	. . . .
		1.033,820	1.029,225	+ 4,595	161,724	160,807	+ 0,917	950	942	+ 8	1.195,544	15,6 %

Bitola de 1,^{m}60

A alteração da extensão de desvios e do numero de chaves foi a seguinte:

Horto	foram construidos	422	metros de desvios com	2	chaves	
Goabiroba	„ „	227	„ „ „ „	1	„	649 metros — 3 chaves
Santa Anna	„ supprimidos	291	„ „ „ „	2	„	
Porto Ferreira	„ „	54	„ „ „ „	—	„	345 „ — 2 „
			Accrescimo			304 metros — 1 chave.

Bitola de 1,^{m}00

Foram construidos os seguintes desvios:

Em Jahú	56	metros de desvios com	1	chave
„ Visconde do Rio Claro	62	„ „ „ „	2	chaves
„ Araraquara	90	„ „ „ „	1	chave
„ Taperão	454	„ „ „ „	4	chaves
Accrescimo	662	„ „ „ „	8	„

Bitola de 0,^{m}60

Em Aurora foram supprimidos 49 metros de desvios com 1 chave.

A distribuição dos desvios pelas diversas estações, assim como o numero de chaves em 1904, constam do seguinte quadro, que contem tambem a posição kilometrica e altitude das estações.

Bitola de 1,m60

Designação das linhas	Estações e postos telegraphicos	Altitudes	Posição kilometrica	Extensão dos desvios em metros	Numero de chaves
Tronco	Jundiahy Paulista	706,1	0+848	16.893	84
	Horto (*)	710,4	5+052	422	2
	Corrupira (*)	725,2	10+553	466	2
	Louveira	665,8	15+280	1.747	10
	Rocinha	700,6	22+958	1.426	7
	Vallinhos	660,3	30+717	1.120	5
	Samambaia (*)	690,8	37+514	384	2
	Campinas	693,2	44+223	25.562	110
	Boa Vista	637,8	53+144	1.076	5
	Jacuba (*)	559,9	62+584	435	2
	Rebouças	548,2	69+587	1.473	7
	Pombal (*)	541,0	75+585	533	3
	Villa Americana	528,5	81+906	1.110	6
	S. Jeronymo (*)	501,3	87+549	419	2
	Tatú	513,0	93+728	1.330	7
	Itaipú (*)	533,0	100+214	426	2
	Limeira	542,0	105+396	1.274	7
	Ibicaba (*	564,0	110+949	483	2
	Cordeiro	632,0	116+951	6.295	31
	Remanso	664,8	126+188	714	4
	Araras	611,0	134+515	558	4
	Loreto	595,0	138+780	354	2
	Guabiroba	594,0	144+640	677	5
	São Bento	635,0	153+091	681	4
	Leme	610,0	161+702	841	6
	Souza Queiroz	604,7	171+950	639	4
	Pirassununga	634,4	185+009	2.515	13
	Laranja Azeda	563,2	189+882	329	3
	Porto Ferreira	549,7	205+394	3.414	23
	Descalvado	647,8	223+773	849	8
				74.445	372
Ramal de Santa Veridiana	Emas	589,0	5+882	641	4
	Baguassú	590,0	12+774	426	4
	Santa Silveria	699,0	23+865	460	4
	Santa Cruz	644,4	32+244	784	6
	Santa Veridiana	674,8	38+922	1.941	11
				4.252	29
Ramal do Rio Claro	Santa Gertrudes	576,0	8+782	614	3
	Rio Claro	612,5	16+792	5.950	33
	(*) Posto telegraphico			6.564	36

Bitola de 1,m00

Designação das linhas	Estações e postos telegraphicos	Altitudes	Posição kilometrica	Extensão dos desvios em metros	Numero de chaves
Tronco	Rio Claro	612,5	0	17.745	73
	Cachoeirinha (*) . . .	642,6	7+140	326	2
	Morro Grande . . .	668,0	14+315	555	4
	Ferraz (*)	568,0	20+832	930	6
	Corumbatahy	575,0	27+076	649	4
	Cuscuzeiro (*) . . .	610,0	34+892	408	3
	Annapolis	688,0	41+092	588	4
	Oliveiras	688,2	44+105	655	4
	Estrella (*)	788,0	51+415	366	2
	Visconde do Rio Claro.	753,0	56+694	3.014	15
	Tupy (*)	778 0	60+400	341	2
	Colonia	742,0	65+375	746	5
	São Carlos	828,7	76+916	6.022	40
	Retiro (*)	850,0	84+604	303	2
	Visconde do Pinhal. .	829,0	94+470	786	7
	Fortaleza	656,5	107+461	459	4
	Ouro	715,0	117+409	549	3
	Araraquara	650,9	127+486	1.309	11
	Americo Brasiliense. .	721,2	139+167	683	4
	Santa Lucia	702,0	144+738	623	4
	Rincão	526,0	159+204	1.726	14
	Motuca	607,6	176+139	477	5
	Hammond	592,0	193+472	240	2
	Guariba	604,4	199+732	402	4
	Corrego Rico. . . .	524,0	211+259	308	3
	Jaboticabal	577,6	223+245	1.426	9
	Graminha	653,2	232+040	415	4
	Ibitirama	677,0	238+990	737	6
	Tayuva.	623,6	252+712	560	4
	Andes	624,4	262+358	560	4
	Bebedouro.	532,8	276+488	2.843	4
				46.751	268
Ramal do Jahú	Morro Pellado . . .	751,2	13+201	565	4
	Campo Alegre . . .	643,2	27+949	567	4
	Aterrado (*)	661,0	40+461	367	2
	Brotas	664,7	49+742	684	7
	Espraiado	636,0	59+976	361	2
	Canella (*).	783,0	71+753	286	2
	Torrinha	758,0	82+618	535	4
	Taboleiro (*)	821,0	90+565	300	2
	Ventania	689,0	100+202	562	4
	Dous Corregos . . .	648,0	110+198	2.143	19
	Mineiros	648,0	119+379	300	2
	Banharão	687,0	128+697	324	2
	Juhú	544,0	142+952	1.492	13
				8.486	67

(*) Posto telegraphico.

Designação das linhas	Estações e postos telegraphicos	Altitudes	Posição kilometrica	Extensão dos desvios em metros	Numero de chaves
Ramal de Agua Vermelha	Babylonia	760,0	18+612	270	2
	Floresta	702,4	22+201	202	2
	Canchim	694,0	25+231	272	3
	Capão Preto	694,0	29+605	206	2
	Agua Vermelha	809.0	38+984	196	2
	Ararahy	690,8	50+241	211	2
	Santa Eudoxia	612,0	62+976	663	4
				2.020	17
Ramal de Ribeirão Bonito	Angico	718,8	8+136	356	3
	Monjolinho	664,6	13+056	344	3
	Jacaré	578,4	23+343	196	2
	Ribeirão Bonito	588,0	40+115	1.196	8
				2.092	16
Ramal dos Agudos	Saldanha Marinho	748,0	9+812	600	4
	Capim Fino	732,0	17+242	600	4
	Falcão Filho	713,0	26+542	600	4
	Campos Salles	686,0	31+387	1.059	5
	Iguatemy	525,0	42+025	547	4
	Ayroza Galvão	452,4	52+755	627	5
	Pederneiras	507,2	63+399	466	4
	Itatinguy	525,6	71+180	303	2
	Piatan	584,0	79+957	296	2
	S. Paulo dos Agudos	604,0	93+551	1.039	7
	Taperão	657,6	98+112	454	4
				6.591	45
Ramal do Mogy-Guassú	Guatapará	510,0	11+405	444	6
	Guarany	524,4	24+052	495	4
	Martinho Prado	502,7	39+487	829	7
	Barrinha	489,0	56+471	561	4
	Macuco	508,2	67+715	484	4
	Pitangueiras	486,1	78+274	1.287	9
	Cascalho	498,3	84+924	599	4
	Pontal	521,7	92+822	1.587	13
				6.286	51

Bitola de 0,m60

Designação das linhas	Estações	Altitudes	Posição kilometrica	Extensão dos desvios em metros	Numero de chaves
Ramal de Santa Rita	Porto Ferreira . . .	549,7	0	1.662	11
	Tombadcuro	646,0	17+293	127	2
	Santa Rita.	759,4	27+028	514	9
				2.303	22
Ramal Descalvadense	Descalvado	647,8	0	396	6
	Pantano	697,6	10+090	132	2
	Aurora.	696,8	13+840	428	5
				956	13

O quadro seguinte dá em resumo o numero das estações e postos telegraphicos das differentes linhas e o espaçamento médio entre as estações.

Designação		Numero		Espaçamento medio		Observações
		Parcial	Total	Parcial	Total	
				km.		
1,m60	Tronco	30		10,100		Não foram incluidos no calculo do espaçamento medio, 8 postos telegraphicos que não têm trafego nem de passageiros.
	Ramal de Rio Claro . . .	2		8,400		
	Ramal de Santa Veridiana.	5	37	7,800	9,6	
1,m00	Tronco	30		11,500		Não foram incluidos 6 postos telegraphicos.
	Ramal de Jahú	13		14,300		
	„ „ Agua Vermelha.	7		9,000		„ „ „ 3 „ „
	„ „ Ribeirão Bonito.	4		10,000		
	„ dos Agudos. . . .	11		9,800		Não foi incluido um posto telegraphico.
	„ do Mogy-Guassú . .	8	73	11,600	9,0	
0,m60	Linha de Santa Rita. . .	2		13,500		
	„ Descalvadense. . .	2	4	6,900	10,2	
	Total		114			

Trilhos e accessorios

Na conservação ordinaria das linhas das diversas bitolas foi empregado o material constante do quadro abaixo.

DESIGNAÇÃO	1,m60	1,m00	0,m60
Trilhos de aço	492	1.551	25
„ „ ferro	14	265	18
Talas de juncção	860	1.543	94
Parafusos	10.971	55.671	2.498
Arruelas	10.568	10.610	—
Pregos	13.568	305.351	18.914
Tire-fonds	3.375	—	700
Garras	1.214	711	—
Sellas	132	14	—
Chaves completas	2	9	—

a) Trilhos

Em todas as nossas linhas são empregados trilhos de aço, excepção feita do trecho comprehendido entre os kilometros 3 e 32 do Ramal dos Agudos, onde ainda existe o antigo trilho de ferro, primitivamente assentado na linha da bitola de 1,m60. Igualmente ainda existem alguns desses trilhos nos desvios, de pouco movimento, das officinas de Jundiahy, das estações de Campinas, Cordeiros e Rio Claro.

Todos os trilhos são de typo Vignole.

O quadro abaixo menciona os diversos trilhos empregados nas differentes linhas:

Bitola	Lugar do emprego	Peso por m. corrente	Comprimento normal	Anno do assentamento	Observações
Bitola de 1,m60	Jundiahy a Campinas	45 kg.	12 m.	1896 e 1897	
	Campinas a Cordeiros Klm. 10+668 a 16+252 do Ramal do Rio Claro	45	12	1902	
	Cordeiros Pirassununga	33	9	1895 e 1896	Destes tres typos ainda em diversos pequenos trechos de linha, tem estampados os annos de 1879, 1881 e 1884.
	Pirassununga a Descalvado Ramal de Santa Veridiana Explanada de Cordeiros Klm. 5+240 a 10+668 do Ramal do Rio Claro	32	8	1890	
	Explanada de Cordeiros. Klm. 0+240 a 5+240 do Ramal do Rio Claro	35	8	1889	
Bitola de 1,m00	Rio Claro a S. Carlos (klm. 1+100 a 76+336)	32	8	1897, 1898 e 1902	Estes trilhos foram retirados da bitola larga
	Entre Santa Lucia a Rincão, (klm. 144+879 a 158+964)	35	8	1902	Tem estampados os annos 1879, 1881, 1882, 1884, 1886, 1890 e 1895.
	Tronco: Explanada de Rio Claro Klm. 76+336 a 144+879 158+964 a 240+47 247+126 a Bebedouro Ramal de Agua Vermelha ,, ,, Ribeirão Bonito ,, dos Agudos klm. 31+539 a 54+762 ,, ,, ,, desvios das estações até Campos Salles ,, do Mogy-Guassú	17 e 18	6 e 8	. . . .	Annos estampados 1882, 1884, 1885, 1890 e 1892.
	Klm. 240+47 a 247+126 do Tronco			1902	
	Ramal do Jahú			1901 e 1902	
	0+452 a 2+640 (Ramal dos Agudos)	25	9	1902	
	54+762 a S. Paulo dos Agudos (Ramal dos Agudos)			1903	
	Na ponte do Mogy-Guassú			1901	
	2+640 a 31+539 do Ramal dos Agudos	30	7	1899	Annos estampados 1876 e 1877.
Bitola 0,60	Ramal de Santa Rita	12	7	1889	
	,, Descalvadense	12	7	1888	

O estado de conservação dos trilhos é, em geral, bom; aquelles, porém, que estão assentados nas curvas mais fortes, em relação a cada bitola, apresentam um gasto muito pronunciado na cabeça e, muitos delles, na bitola de 1,^{m}00, os de 17 e 18 kg. reclamam já substituição, para o que se empregarão os trilhos usados, mas em bom estado, que temos em ser.

Os trilhos de 45 kg. da 1.ª secção da bitola de 1,^{m}60, que tem a idade de 8 para 9 annos, logo depois de assentados, apresentaram uma exfoliação do champignon, formando rebarbas, o que indicava, segundo o Dr. Freitas Reys, de saudosa memoria, que «a laminagem não havia determinado a homogeneidade precisa da massa metallica.»

Actualmente observa-se que alguns destes trilhos, os que estão assentados nos trechos em curva de menor raio e em maior rampa, apresentam a cabeça deformada, sendo a dos da fila externa gasta do lado de dentro da via e tendo um pequeno achatamento saliente do lado de fóra, e a dos da fila interna achatada com saliencia para os dous lados, o do lado de fóra maior. Comprehende-se bem a causa d'este facto: o trilho de maior raio ou trilho externo é gasto pelo attrito das rodas, principalmente dos trens de passageiros quando descem, isto é, quando estão animados de maior velocidade e quando é maxima a força centrifuga desenvolvida; o trilho interno, sob a influencia do peso dos trens de carga que sobem, isto é quando é minima a velocidade e devido ao excesso de sobre elevação do trilho externo em relação a estes trens, supporta maior carga e amassa-se.

Os effeitos das causas apontadas não seriam tão sensiveis si os trilhos não tivessem o defeito de fabricação mencionado.

Os trilhos de 45 kg. de Campinas a Cordeiro tem apenas 2 a 3 annos de serviço e ainda estão novos.

Os trilhos de 36 kg., de 1889, nas curvas dos km. 3 a 5 do Ramal do Rio Claro e os de 32, de 1890, nas curvas entre Pirassununga e Porto Ferreira (lastro arenoso) estão gastos, mas não reclamam immediata substituição.

Os trilhos de 12 kg. da bitola de 0,^{m}60 acham-se em estado regular, apresentando alguns certa corrosão do patim por ferrugem que, aliás, ainda não prejudica a sua resistencia.

Na bitola de 1,^{m}00, os trilhos de 17 kg. hoje assentados no Ramal do Mogy Guassú, no prolongamento de Jaboticabal a Bededouro e no Ramal dos Agudos entre

Campos Salles e Ayrosa Galvão, estavam no trecho de Rio Claro a São Carlos e no Ramal do Jahú. Estes trilhos já accusam a sua decrepitude e o mesmo acontece aos trilhos das curvas mais apertadas entre São Carlos e Araraquara.

O trilho de 25 kg. está novo; somente apresentam algum gasto os que estão em curvas fortes.

Os trilhos provenientes da bitola larga, donde já sahiram velhos, poderão prestar serviço ainda por muito tempo, salvo alguns que precisam immediata substituição.

De todos os trilhos da bitola de 1,^{m}00, os que se acham em peior estado são os de ferro do Ramal dos Agudos, já velhos de 28 annos; muitos d'elles ja foram substituidos por trilhos de 25 kg. e tambem outros muitos o serão com a sobra dos de 25 da construcção do prolongamento d'este ramal.

b) Talas de juncção e parafusos

Existem nas diversas linhas typos differentes de talas para os differentes trilhos e ainda para um mesmo typo de trilho.

Segundo tem demonstrado a experiencia, o typo preferivel é o que tem a secção de cantoneira, por dar maior rigidez á junta. Essa tala, no ramo que adhere ao patin do trilho, tem um entalhe para permittir que os pregos ou tirefonds appliquem-se directamente ao patim, fixando o trilho ao dormente. Com essa disposição, o escorregamento ou movimento longitudinal dos trilhos, nas declividades fortes, produzido pelos exforços exercidos pelas rodas, é evitado pelos pregos ou tirefonds que impedem o movimeto longitudinal das talas.

As nossas talas de cantoneira são fixadas aos trilhos por seis parafuzos Nos trilhos de 45 kg. de Jundiahy a Campinas, os furos são ovaes para permittir o movimento dos mesmos, devido á dilatação; nos outros trilhos de 45 kg. e nos de 25 kg. da bitola de 1,^{m}00, a folga é dada nos furos das talas que são ovaes, o que tem tambem por fim impedir a rotação do parafuso quando se aperta a porca, sendo tambem ovalisado o corpo do parafuso junto á cabeça.

Os parafusos das talas são de variados typos; o que caracterisa o parafuso que merece-nos a preferencia, é a porca — patente Ibbotson — que não afrouxa e faz, portanto, dispensar o emprego da arruela.

Seria muito conveniente adoptarmos por toda a parte, inclusive nos parafusos dos dormentes de aço, a porca Ibbotson.

c) Sellas e tirefonds

Os trilhos de 45 kg. existentes entre Campinas e Cordeiros e num trecho do Ramal do Rio Claro, são ligados aos dormentes, de madeira, por meio de parafusos — tirefonds, — tendo interposta uma chapa de aço — sella. Este systema tem dado os melhores resultados não só em relação á segurança e estabilidade da linha como tambem relativamente á sua conservação.

O systema que geralmente usamos, applicando directamente o trilho sobre os dormentes e ligando-os por meio de pregos (grampos), alem de outros inconvenientes, tem o de não permittir uma ligação firme por muito tempo.

Quando corre um trem na linha, os dormentes são sobrecarregados por cada roda. um depois do outro, e, si o lastro cede sob um dormente que tem uma roda em cima, o trilho cederá n'esse ponto, voltando á posição primitiva depois da passagem da roda; a successão do facto dará ao trilho um movimento ondulatorio vertical e cada segmento do trilho actuará como uma avalanca a que não ha prego que resista firme, porque a unica força que tem a oppor é o attrito da madeira. Com o prego frouxo o serpentear do trilho augmenta e, vice-versa, augmentando aquelle movimento, mais frouxo se torna o prego

Muitas vezes tambem, quando a madeira é molle, ou o peso da roda muito grande, o patim do trilho, sob a carga, penetra no dormente, abrindo um encaixe de modo que o prego embora conservando a sua posição inicial, não prende o patim no sentido vertical, ficando com a cabeça levantada.

Quando a pregação está aluida, póde-se rebater o prego quanto se queira, este tornará a afrouxar; faça-se nova pregação o mesmo facto se repetirá. Resulta d'ahi que necessario é muitas vezes retirar da linha um dormente são, sem outro defeito mais do que o de não dar mais pregação.

Si se conserva o dormente na linha com a pregação frouxa, acontecerá que o trilho, por assim dizer, a mar-

tellar constantemente o dormente, acabará por esmagar as fibras da madeira em contacto do patim, o que favorecerá extraordinariamente o apodrecimento do dormente n'esse lugar.

O movimento vertical do trilho a que me tenho referido. combinado com o impulso lateral das rodas, tem tambem como effeito gastarem-se as superficies de contacto do prego, que fica quasi *degollado*, e do patim, que fica com uma móssa que o enfraquece.

A consequencia de tudo isto é o desbitolamento da linha, que ficará com cotovelos prejudiciaes á segurança, principalmente nas curvas; alem d'isso é sobrecarregada a despeza da conservação, não só pela renovação repetida da pregação e trabalhos connexos, como tambem por não se ter o aproveitamento completo do dormente.

O emprego da sella entre o dormente e o trilho e o dos tirefonds para ligal-os previne todos os inconvenientes apontados, porque:

1.º a interposição da sella diminue a pressão por unidade da superficie do dormente, o que reduz, si não impede o esmagamento e o cisalhamento das fibras da madeira, diminuindo, pois, uma causa do apodrecimento do dormente sob o trilho. e do afrouxamento da ligação, que alem disso sendo feita com tirefonds é muito mais solida.

2.º a sella, estabelecendo a solidariedade entre os tirefonds interiores e exteriores, obriga-os a trabalhar conjunctamente para resistirem ao mesmo exforço horisontal, o que duplicará a sua resistencia a serem abalados.

3.º a sella, tendo um encaixe para o patim do trilho impede o seu jogo lateral e pois o desbitolamento da linha.

4.º a sella evita o contacto do corpo do tirefond com o patim e portanto não se dará o córte mutuo.

5.º o emprego da sella permitte o de madeiras molles.

O unico inconveniente que se apresenta com a adopção das sellas é encarecer o primeiro estabelecimento ou a transformação da via-permanente; mas em compensação ganham-se as vantagens acima enumeradas que redundam em maior segurança da linha além de que o excesso será pago em pouco tempo com as economias da conservação.

Attendendo a estas considerações, parece conveniente a transformação gradual da via-permanente, em alguns trechos ao menos, pela adopção da sella e dos tirefonds.

Dormentes

a) Dormentes de madeira

O movimento de dormentes, nas diversas linhas, durante o anno de 1904, é dado pelo quadro abaixo:

	Bitola de					
	1,m60		1.m00		0,m60	
Em ser a 1.º de Janeiro de 1904	58.144		101.111		5.451	
Recebidos durante o anno de 1904	—		171.932		6.448	
Somma		58.144		273.043		11,899
Empregados na substituição dos estragados	34.633		155.833		6.721	
„ em obras de arte	15		1.008		—	
Fornecidos a "Construcção"	—		7.354		—	
Somma		34.648		164.195		6.721
Saldo em 1.º de Janeiro de 1905		23.496		108.848		5.178

No quinquennio passado o numero total dos dormentes subtituidos foi o seguinte:

277.743 —	na bitola de 1,m60
773.920 —	„ „ „ 1,m00
63.391 —	„ „ „ 0,m60
1.115.054 —	total.

ou uma media de 15 % do numero total medio dos dormentes existentes nas tres bitolas.

Actualmente existem assentados approximadamente:

420.000 —	na bitola de 1,m60
1.280.000 —	„ „ „ 1,m00
80.000 —	„ „ „ 0,m60
1.780.000 —	total.

O consumo provavel annual, correspondente a 15 % do total dos dormentes existentes em cada bitola será:

63.000	na bitola de 1,m60
192.000	„ „ „ 1,m00
12.000	„ „ „ 0,m60
367.000	total.

A duração de nossas madeiras é muito pequena, como aliás acontece em todo o clima quente. E' extraordinaria a influencia do calor sobre a vida dos dormentes, a qual é tanto menor quanto mais elevada é a temperatura.

Na Europa observa-se que a duração dos dormentes, mesmo os que não são empregados em seu estado natural, isto é sem tratamento algum preservativo, vae diminuindo do Norte para o Sul: assim, por exemplo, na Hespanha os dormentes de pinho creosotádos duram menos que na França, onde sua duração é de 9 annos. Já na Algeria a duração desses dormentes é de 4 annos e no Senegal é somente de alguns mezes.

Infelizmente não possúo dados das estradas de ferro dos diversos estados do Brazil, sobre este assumpto; mas é provavel que se verifique a mesma cousa, isto é que a duração dos dormentes decrescerá á medida que diminuir a distancia ao equador.

A duração media das melhores essencias empregadas, n'esta Companhia, em dormentes, como sejam: o faveiro, a peroba-mirim, o jacarandá e outras é de 5 a 7 annos. Alguns dormentes duram muito mais e outros,

menos, dependendo de circunstancias diversas. Em casos especiaes, como em obras d'arte abertas, dormentes d'aquellas madeiras tem durado 10 e 12 annos, mas estes são pintados com tinta a oleo e com pixe. No kilometro 212 do tronco da bitola de 1,^{m}60 existem dormentes de faveiro assentados em lastro de pedra, no anno de 1897, que ainda estão bons.

A influencia da especie do lastro é tambem de grande importancia em relação á duração do dormente. No nosso lastro de terra, em geral pouco permeavel, a duração dos dormentes é de menos 2 a 3 annos que a dos dormentes no lastro de pedra.

Temos agora na bitola larga um trecho que presta-se bem á observação: é entre km. 97 e 111, onde existiam dormentes de aço que foram subtituidos por outros de madeira em virtude do novo trilho adoptado. N'esse trecho foram assentados, no 2.º semestre de 1902, dormentes de faveiro e peroba, em lastro de terra de natureza diversa e em lastro de pedra: os dormentes, quasi em geral, que estão n'este ultimo lastro não apresentam indicios de apodrecimento; no emtanto os que estão *mergulhados* na terra quasi em geral, se acham *combalidos.*

A madeira de dormentes que talvez mais abunde n'este Estado é a peroba, de que ha muitas variedades, sendo a melhor a peroba-mirim, que dura o dobro do que duram as outras perobas.

Nas novas linhas, construidas de 1901 para cá, foram empregados em grande parte, dormentes de peroba e muitos não sendo da melhor qualidade como se póde inferir do quadro abaixo:

	Designação das linhas	Data da inauguração	Numero de dormentes substituidos						Total dos dormentes substituidos	Total dos dormentes existentes	% dos dormentes substituidos
			1899	1900	1901	1902	1903	1904			
Ramal dos Agudos	Dous Corregos a Campos Salles	Julho de 1899	316	1.341	7.151	10.313	13.387	13.703	46.211	55.212	84
	Campos Salles a Ayrosa Galvão	Março de 1903	—	—	—	—	—	2.794	2.794	35.687	8
	Ayrosa Galvão a Pederneiras.	Outubro de 1903	—	—	—	—	—	260	260	67.836	0,4
	Pederneiras a S. P. dos Agudos	Dezembro de 1903	—	—	—	—	—				
Ramal do M. Guassú	Rincão a Martinho Prado . .	Dezembro de 1901	—	—	—	694	10.989	10.883	22.566	70.418	32
	Martinho Prado a Pontal . .	Março de 1903	—	—	—	—	571	13.236	13.807	91.683	15
Tronco	Jaboticabal a Ibitirama . . .	Outubro de 1902	—	—	—	—	2.208	7.733	9.941	91.057	11
	Ibitirama a Bebedouro . . .	Dezembro de 1902	—	—	—	—					

No primeiro trecho do Ramal dos Agudos, o lastro é, em geral, de terra vermelha arenosa; o traçado d'esse trecho não apresenta nem curvas nem rampas fortes, sendo o raio minimo de curvatura 300,^{m}0 (que é tambem o minimo na bitola larga) e a taxa maxima de declividade, 1,5 %; não ha córtes humidos; o trilho assentado na construcção da linha e que só agora, em parte, está sendo substituido, é o antigo trilho de 30 kg. retirado da bitola larga, tendo o patim a largura de 10 $^{m}/_{m}$; a circulação dos trens n'esse trecho é insignificante. D'onde se vê que, a não ser a especie do lastro, que no genero não é dos peiores, tudo mais, no referido trecho, é favoravel para a conservação da madeira. Pois bem, mesmo assim, observa-se que cerca de quatro quintas partes da totalidade dos dormentes foram substituidos no periodo de 5 annos, sendo que sómente 30 % dos substituidos duraram 5 annos, outros 30 %, 4 annos e os restantes, 1 a 3 annos.

No primeiro trecho do ramal do Mogy-Guassú, em 3 annos, ja foram substituidos 32 % da totalidade, e dos substituidos, menos de metade durou 3 annos, os outros tiveram menor duração. Cumpre observar que n'este trecho o lastro é de terra de naturezas diversas, predominando a terra roxa.

No prolongamento de Jaboticabal a Bebedouro não ha terra roxa, o lastro é, em geral, de terra branca e no trecho da serra o lastro é de pedra britada: ahi, em dous annos foram mudados 11 % da totalidade dos dormentes, devendo observar que essa porcentagem seria maior si tivesse havido opportunidade de substituir todos os dormentes que não se achavam em bom estado.

A pequena duração dos dormentes e o augmento do seu consumo devido á construcção de novas linhas em cada anno, a destruição das mattas e a não replantação das arvores que podem fornecer dormentes, são causas que concorrem para augmentar a escassez da madeira que ja se nota em algumas zonas e, portanto, para encarecel-a ainda mais. Na zona atravessada pela bitola larga, por exemplo, das madeiras que usamos só a peroba existe em maior quantidade e ja a não pequena distancia para um lado e outro da linha.

O preço dos dormentes da bitola larga, antes de 1890, segundo resam contractos existentes no nosso archivo, era de 20$000 por duzia! No emtanto, os preços

dos contractos feitos ultimamente elevam-se a mais do dobro do primeiro.

Na despesa da conservação da via permanente a verba da substituição de dormentes, comprehendendo a acquisição do material e a mão d'obra do assentamento, é das que mais avulta.

No ultimo quinquennio as importancias gastas annualmente somente com a acquisição de dormentes foram:

Annos	Bitolas de		Total
	1,^{m}60 e 0,^{m}60	1,^{m}00	
1900	301:918$670	212:374$622	514:293$292
1901	234:294$433	303:387$862	537:682$295
1902	302:789$684	305:506$744	608:296$428
1903	226:064$820	274:548$930	500:613$750
1904	161:443$125	243:465$068	404:908$193
Nos 5 annos	1.226:510$732	1.339:283$226	2.565:793$958

Para reduzir-se esta despesa — sem prejuizo da segurança que deve offerecer a via permanente á circulação dos trens — ha dous alvitres a seguir: Ou adoptar-se o emprego corrente dos dormentes metallicos, sobre os quaes fallarei adiante, ou empregarem-se os meios de prolongar a vida dos dormentes de madeira, usando os processos preservativos usados em outros paizes e mesmo ja empregado na Estrada Central do Brazil, que possue uma usina de tratamento de dormentes pela injecção de creosoto. Esta usina começou a funccionar em Janeiro de 1902 e portanto ainda não ha tempo para avaliar da vantagem do tratamento em relação á duração da madeira.

Na Europa o tratamento augmenta a duração das madeiras em proporção variavel segundo a essencia da madeira e segundo as condições em que é feito; nas madeiras brancas póde, pelo menos, dobrar o tempo de conservação, mas nas madeiras duras é de muito menor effeito.

Esta Companhia, em tempo, importou da Inglaterra dormentes de pinho creosotados em numero de 50.000.

Estes dormentes depois de 2 a 4 annos de serviço foram retirados da linha, muitos ainda sãos porem não offerecendo a necessaria segurança á ligação do trilho; outros por já estarem deteriorados. Ainda existem alguns nos desvios das officinas em Jundiahy, onde foram assentados no anno de 1896 e esses ainda não foram retirados porque existem em linhas sem movimento. mas o seu estado ja reclama a sua substituição. Têm sido retirados alguns que nem mesmo para lenha servem, tal o seu estado de putrefacção, a qual deve, em parte, ser attribuida á má creosotação.

A S. Paulo Railway, na duplicação da linha, de 1897 a 1900, empregou dormentes de pinho creosotados que, devido á imperfeição do tratamento, não duraram mais que 4 a 5 annos, segundo a obsequiosa informação do illustre collega, engenheiro W. J. Sheldon.

Alem da preservação por meio da impregnação de um liquido anti-sceptico, ha outros meios que concorrem para ser prolongada a duração dos dormentes e que, em parte, estão em pratica — A substituição do lastro de terra pelo de pedra que gradualmente estamos fazendo, entre outros objectivos, visa favorecer o prolongamento do periodo util do dormente, que conforme disse, dura mais 2 a 3 annos n'este lastro.

Ja temos a linha de Campinas a Cordeiros e um trecho do Ramal de Rio Claro com trilhos assentados sobre sellas metallicas e presos com tirefonds, o que, entre outras vantagens, tem a de proporcionar maior duração do dormente, como ficou dito tratando das sellas.

Já estamos fazendo o ensaio da plantação de arvores que podem fornecer dormentes, especialmente o eucalyptus.

Falta-nos ainda regulamentar sobre a epoca do córte da madeira que, todo o mundo o sabe, para maior duração da mesma, deve ser feito no inverno — nos mezes que não tem r, costuma-se dizer, mas que é feito durante todo o anno.

A madeira cortada no inverno é mais duravel porque tem então menos seiva para fermentar e tem tempo para amadurecer uniformemente sem excesso de calor para apodrecel-a. Ignoro se tambem deve ser escolhida a phase da lua para se abater as arvores: alguns caboclos dizem que deve-se fazel-o na minguante.

O amadurecimento da madeira influe bastante na duração dos dormentes. Os dormentes que são empregados

depois de ficarem alguns mezes depositados á beira da linha duram mais que os que são assentados quando chegam do matto, por assim dizer ainda vertendo seiva. E' isto uma indicação para que façamos supprimento de uma quantidade tal que nos dê para termos sempre em deposito por seis mezes, pelo menos, os dormentes que tenhamos de empregar.

b) Dormentes de aço

Bitola de 1,^{m}60

A titulo de experiencia foram assentados, em 1893, nas proximidades de Campinas, no km. 41, dormentes de aço, em numero de cerca de 2.000, de dous typos diversos: Boyenval & Ponsard (francez) e Post (allemão).

A experiencia mostrou ser mais vantajoso o typo allemão e foi então resolvida a encommenda de dormentes d'este typo. Os primeiros encommendados eram destinados ao trecho de Jundiahy a Campinas, onde existião trilhos de 33 e 35 kg. Tendo, porem, sido resolvido o emprego do trilho de 45 kg. no mencionado trecho, foram aquelles dormentes distribuidos pelas secções 3.ª e 4.ª, empregando-se n'aquella os dormentes destinados aos trilhos de 35 kg. que existiam entre os km. 94 e 111 e na 4.ª secção, entre S. Bento e Pirassununga, os que se destinavam para os trilhos de 33 kg.

O assentamento d'estes dormentes começou em 1895 e terminou em 1896.

Para a 1.ª secção — Jundiahy a Campinas — foram encommendados dormentes do mesmo typo, mas adaptaveis ao novo trilho de 45 kg., e que foram assentados em 1896 e 1897.

Os dormentes que tinham sido assentados na 3.ª secção foram, em 1901, retirados, por ter sido substituido o trilho ali existente pelo trilho de 45 kg., assentado sobre dormentes de madeira com interposição de uma sella metallica. Estes dormentes foram em parte assentados novamente nos desvios de Campinas; os restantes, existem em deposito para serem empregados em outros desvios d'aquella estação.

Actualmente a extensão total de linha em que existem assentados dormentes metallicos é:

		km. m.
Km. 0 a 44+542 (Jundiahy a Campinas)	=	44.542,0
„ 154+885 a 184+528 (S. Bento a Pirassununga	=	29.643,0
„ 153+574 a 154 (somente nas juntas)		426,0
		74.611,0
Desvios de Campinas. . . .		18.348,0
Extensão total. . . .		92.959,0

O numero total dos dormentes de aço assentados, na extensão acima, é de cerca de 130.000, correspondendo a 1.333 dormentes por km. nos trilhos de 45 kg. e 1.534 nos trilhos de 33 kg.

Bitola de 1,^{m}00

Como experiencia, foram tambem, em 1893, empregados n'um trecho de linha desta bitola, 2.250 dormentes dos typos francez e allemão, ja mencionados. Em 1895 foi resolvida a encommenda de 100.000 dormentes do systema Post.

Estes dormentes foram assentados, em 1897 e 1898, de São Carlos em diante e a extensão da linha em que existem é:

	km. m.
Km. 77+390 a 142+074 =	64.684,0

sobre a qual estão assentados cerca de 101.000, o que corresponde 1.565 dormentes por km.

A grande vantagem dos dormentes metallicos sobre os de madeira consiste na sua maior duração. Presume-se, não se podendo affirmar por falta de tempo sufficiente de observação, que o dormente de aço dure por mais de 30 annos. Os dormentes metallicos estão nas mesmas condições de immunidade que os trilhos, em relação aos effeitos da oxydação. O patim do trilho conserva-se debaixo da terra por longos annos, sem que a corrosão da ferrugem prejudique a sua resistencia. Ainda temos em serviço como ja foi referido, trilhos de ferro com 28 annos de idade e o seu enfraquecimento não é devido á ferrugem, pois que a reducção na espessura do patim e da alma é quasi inapreciavel. Quanto a economia da conservação com o emprego d'este material, não é elle tão grande como apregoam os seus fa-

bricantes. Para conservar sempre a linha bem nivelada e alinhada, offerecendo todas as garantias de segurança, tem sido necessario continuar com o mesmo pessoal que era empregado na conservação da linha no tempo dos dormentes de madeira.

E' verdade que desappareceu a despeza da compra annual de dormentes de madeira para aquelles trechos de via-permanente inteiramente metallica e tambem, pode-se dizer, não existe a mão d'obra das substituições. — Os unicos dormentes metallicos que até hoje, n'um periodo de cerca de 10 annos, tem sido substituidos, são os que foram inutilisados por descarrilhamento de trens. Mas o serviço de *socamento* e *puchamento* de linha nos dormentes de aço é maior que nos dormentes de madeira; ao menos, na bitola larga, na secção de Jundiahy a Campinas, onde a circulação dos trens de maior velocidade e de maiores machinas é a maxima da nossa rêde, acontece que a linha apresenta maior numero de dormentes aluidos e cotovellos, do que nas outras secções. Este resultado, na mencionada secção é aggravado pela circumstancia de ser, em geral, de má qualidade o lastro de terra; igualmente a linha fica abalada no lastro de pedra, sendo necessario para poder segurar a linha empregar cascalho miudo e pó de pedra, provenientes dos britadores da pedreira do km. 115.

Na secção de S. Bento a Pirassununga da bitola larga e na bitola de 1,^{m}00, os dormentes metallicos comportam-se melhor; alli o lastro é de terra roxa e o trafego mais leve pelo numero de trens e pelo peso do material rodante.

Um outro ponto sobre que conservava uma illusão é em relação á conservação da bitola; que julgava ser invariavel com o emprego do material metallico; mas assim não acontece — com o tempo a linha fica fóra de bitola, o que tenho observado, principalmente na nossa secção mais carregada. A ligação do trilho com o dormente, feita com parafusos, não se conserva invariavel e, alem d'isso, o parafuso, gastando-se devido ao attrito, produzido pelos esforços transversaes das rodas, entre o mesmo parafuso e as paredes do furo do dormente, deixa uma folga; como consequencia d'isto dá-se o afastamento das duas filas de trilhos.

O preço dos dormentes da bitola larga 5 £ — 7 — 0 por tonelada, o que corresponde a cerca de 13 francos, cada

um; dos da bitola estreita, 5 £ — 10 — 0 por tonelada ou 5 francos, cada um, sem os accessorios.

Attendendo ás circumstancias mencionadas no capitulo dos dormentes de madeira, parece-me, apezar da critica feita, que seria conveniente, n'alguns trechos de linha da bitola de 1,^{m}00, empregar dormentes metallicos iguaes aos já empregados.

Lastro

a) Lastro de pedra

São indiscutiveis as vantagens que offerece o lastro de pedra, e taes que compensam largamente as despesas de seu primeiro estabelecimento.

Já em tempo, justificando uma proposta para a acquisição de um britador destinado á 1.ª secção da bitola larga, fiz uma resenha d'essa vantagens, que reproduzirei agora com maior convicção, porque a experiencia, cada vez mais, me tem mostrado que é a pedra o melhor material para lastro, —tanto pelo lado da economia da conservação como em relação á solidez da linha.

A duração dos dormentes de madeira é muito maior no lastro de pedra, porque, em virtude da grande permeabilidade d'este, a humidade não se conserva em contacto com os dormentes e é a humidade actuando alternativamente com os ardentes raios do sol de nosso clima que mais concorre para o apodrecimento da madeira.

Augmentando a vida do dormente, obtemos uma economia de material e de mão d'obra, pela diminuição da quantidade de dormentes a substituir.

No lastro de pedra o trabalho de capina da linha diminue sensivelmente, porque ali muito pouco *matto* nasce.

Em linha lastrada de pedra não ha pó, que não só é incommodo para os passageiros, como è prejudicial á conservação do material rodante, sobretudo das machinas, de que alguns orgãos reclamam constante limpesa; além de que, si é de areia o lastro, como acontece em muitos trechos da nossa linha, os aros das rodas soffrem uma *usura* tal, que precisam ir constantemente ao torno das officinas. Tambem o trilho, na superficie de contacto com a roda, gasta-se mais rapidamente com a interposição da areia.

E' igualmente importante a vantagem que offerece o lastro de pedra, permittindo ficarem descobertos os dormentes, podendo d'esse modo sempre verificar-se onde ha um defeito, quer na ligação dos trilhos entre si ou com os dormentes, quer no estado dos materiaes. A simples inspecção, o empregado que corre a linha descobre onde ha um parafuso ou prego frouxo e tambem onde existe um dormente podre.

As *baixas* na linha, principalmente nas juntas, são defeitos muito nocivos á estabilidade que lhe é indispensavel; as *baixas*, sobre occasionarem solavancos prejudiciaes ás molas dos vehiculos, obrigam o trilho a curvar sob o peso das rodas, fracturando-se muitas vezes ou voltando bruscamente á posição primitiva, depois da passagem do trem, o que produz o afrouxamento da *pregação* e consequente *desbitolamento* da linha, que é uma das causas de descarrilhamentos; onde pois, a *linha arreia*, como consequencia torce, abre, fica defeituosa em planta e em perfil — deixa de offerecer as condições necessarias de segurança á passagem dos trens.

No lastro de pedra diminuem as causas que occasionam as *baixas*. Com effeito, no lastro argilloso, a terra empregada não é homogenea por toda a parte e portanto não é igualmente compressivel; acontece então que a desigual compressibilidade da terra, aggravada muitas vezes pelo incompleto socamento sob os dormentes, causa desnivelamento ou *baixas* da linha. E não só a compressibilidade desigual da terra do lastro e o seu socamento imperfeito influem para o apparecimento de *baixas*: as enxurradas *lavando* o lastro as produzem e tambem a formação de lama debaixo do dormente, devida á agua da chuva absorvida pela terra ou á agua do sub-solo, nos córtes humidos, de que está a terra embebida, é uma outra causa de ficar o dormente *descalçado*, porque na passagem dos trens a lama *espirra*, deixando vasio o espaço que occupava.

Apparecem outrosim *dormentes laqueados*, mesmo não existindo humidade no lastro, quando a terra, pulverisada sob a acção da carga, é deslocada pelas vibrações provenientes das passagens successivas dos trens e é levada pela corrente de ar produzida pelas rodas que se transformam, com o movimento, em verdadeiros ventiladores, tanto mais energicos quanto maior é a velocidade do trem.

O lastro de terra, emfim, gasta-se: ou desapparece em nuvens de pó, no tempo secco, ou fica reduzido pela compressão ou é arrastado pela corrente d'agua das chuvas. A sua renovação é um trabalho incessante e, em geral, dispendioso.

O lastro de pedra, sendo permeavel, pouco compressivel e homogeneo, não apresenta os inconvenientes do lastro de terra, e, pelas vantagens que offerece sobre este ultimo, deve ser sempre preferido.

Assim comprehendendo, é que mantemos, nas nossas linhas, o serviço de substituição do lastro de terra primitivamente empregado pelo lastro de pedra.

Bitola de $1,^{m}60$

Na bitola larga, a pedra empregada para lastro provem da pedreira situada no km. 115, proxima da estação de Cordeiros, onde fuccionam dous britadores a vapor, tendo sido o primeiro assentado em Junho de 1895 e o outro em Outubro de 1900.

A producção da pedreira foi em 1904, de 2.299 vagões ou $10346,^{m^3}0$ de pedra britada e 139 vagões = $695,^{m^3}0$ de cascalho, que é tambem empregado no lastramento da linha — nas curvas e nos desvios.

Da mesma pedreira sahiram 150 vagões = $525,^{m^3}0$ de pedra para a construcção de diversas obras.

A extensão de linha lastrada com pedra, durante o anno, foi de 9.867 m. e a 31 de Dezembro de 1904, a extensão de linha empedrada, elevava-se a $57.089,^{m}0$, sendo:

12.948 m.	em trechos interrompidos, entre	Jundiahy e Campinas
40.110 ,,	,, ,, ,,	Campinas e Cordeiros
2.506 ,,	,, ,, ,,	Cordeiros e Descalvado
1.525 ,,	,, ,, ,,	no Ramal do Rio Claro
57.089 ,,	total.	

O maior trecho de linha empedrado, sem interrumpção, fica entre os km. 61 e 76, tendo portanto 15 km. de extensão.

No ultimo quinquennio o lastro de pedra britada foi empregado em 46.100 m de linha, sendo:

Em 1900 —	5.989
,, 1901 —	10.966
,, 1902 —	7.070
,, 1903 —	12.207
,, 1904 —	9.868
Total .	46.100

o que dá a media annual de, proximamente, 9 km. de linha lastrada de pedra.

A differença 12.207 — 9.868 = 2.339 na extensão de linha empedrada, nos dous ultimos annos, proveio de não se ter levado em conta a extensão de linha em que foi renovado ou regularisado o lastro; alem d'isso, houve erro de medição que foi corrigido no ultimo anno.

Damos a seguir o calculo do custo medio do m^3 de lastro de pedra assentado na linha.

A despesa total, de pessoal e material, empregados na exploração da pedreira, importou em:

	49:110$120
A deduzir:	
150 vagões a $3,^{m^3}5$ ou 525 m^3 de pedra para construcção a 5$000 o m^3	2:625$000
	46:485$120

A pedreira forneceu mais:

		m^3		m^3	
2.299 vagões	×	4,5	=	10.346,0	de pedra britada
139 „	×	5,0	=	695,0	de cascalho
				11.041,0	total

O custo de 1 m^3 de pedra britada ou cascalho, carregada em vagão, foi, pois, de $\frac{46:485\$120}{11.041} = 4\$210$.

O custo de lastramento por metro corrente de linha, inclusive descarga da pedra, segundo observação feita, é:

Nos trechos em que existem assentados dormentes de madeira, em que não se excava debaixo do dormente, levantando-se somente a linha para collocar a pedra	1$000
Nos trechos de dormentes de madeira, em que se excava debaixo do dormente, conservando a linha o mesmo nivel	2$500
Nos trechos de dormentes de aço, em que não é necessario retirar tanta terra como onde ha dormantes de madeira	2$000
O cubo medio de lastro de pedra por metro corrente.	= 1 m^3

O custo medio do lastro de pedra por metro corrente de linha varia pois de 4$210 + 1$000 = 5$210 a 4$210 + 2$500 = 6$710.

Bitola de 1,^{m}00

A pedra para lastro foi fornecida pelas pedreiras:

1.ª do km. 4 do Ramal de Ribeirão Bonito; 2.ª do km. 150 do Tronco e 3.ª do km. 67 do Ramal do Jahú.

A exploração das duas ultimas lastreiras foi feita somente no primeiro semestre e a da 1.ª em todo o anno, mas com pessool reduzido no segundo semestre.

A extensão de linha lastrada com pedra, durante o anno, foi de 21.154 m. e, a 31 de Dezembro de 1904, elevava-se a 107.496 m. a extensão total da linha empedrada, sendo:

73.852	metros	entre Rio Claro e S. Carlos
15.028	,,	,, Santa Lucia e Bebedouro
13.751	,,	no Ramal do Jahú
90	,,	,, ,, de Agua Vermelha
2.702	,,	,, ,, ,, Ribeirão Bonito
353	,,	,, ,, do Mogy Guassú
1.720	,,	,, ,, dos Agudos
107.496		

A maior extensão de linha lastrada de pedra, com interrupção somente dos trechos comprehendidos entre chaves, nas estações é, em numero redondo, de 74 km.. comprehendida entre Rio Claro e São Carlos.

Nos ultimos quatro annos o lastro de pedra britada foi empregado em 85.928 metros de linha, sendo:

Em	1901	12.899	m.
,,	1902	19.193	,,
,,	1903	32.682	,,
,,	1904	21.154	,,
		85.928	

sendo, pois, de proximamente 21,^{km}5 a media annual de empedramento da linha.

As pedreiras acima referidas, pela natureza friavel da pedra, permittem a facil extracção, á picareta, da mesma em fragmentos proprios para lastro, o que torna muito economico o serviço. O preço do metro cubico deste lastro regula a metade do custo do da bitola larga.

b) Lastro de terra

Para alargar cortes, alargar e levantar aterros e para limpar valletas de córtes, correram trens de lastro, nas diversas linhas sendo removidos:

Na bitola de 1,m60.	11.237	vagões de terra
„ 1,m00.	9.601	„
„ 0,m60 (M. S. Rita)	822	„

Cercas e cancellas

Bitola de 1,m60

Durante o anno de 1904 foram concertados diversos trechos de cerca, medindo no total 37.182 metros, e assentadas 59 cancellas.

Bitola de 1,m00

Foram reparadas as cercas na extensão de 136.084 metros, pelas turmas ordinarias de conservação da via permanente e 47.486 metros, por empreitada, sendo:

No Tronco de Rio Claro a Araraquara . .	55.890	metros
„ „ de Araraquara a Bebedouro. .	20.997	„
„ Ramal do Jahú	39.877	„
„ „ de Agua Vermelha	39.123	„
„ „ de Ribeirão Bonito.	13.794	„
„ „ dos Agudos.	7.994	„
„ „ do Mogy Guassú.	5.895	„
Total	183.570	

Foram construidas cercas na extensão de 17.803 metros, sendo 16.313 metros por empreitada, a saber:

No Tronco de Araraquara a Bebedouro. .	1.490	metros
„ Ramal do Jahú	167	„
„ „ de Ribeirão Bonito	180	„
„ „ dos Agudos.	15.966	„
Total	17.803	

Foram assentadas 31 cancellas.

Bitola de 0,m60

Não houve trabalho relativo á cercas.

Obras d'Arte

Bitola de 1,^{m}60

Foram feitos reparos em diversos boeiros, bem como na *passagem americana* do km. 49 e na passagem superior do km. 35.

Collocaram-se placas de apoio e substituiram-se dormentes nos pontilhões dos km. 30 e 31.

Para consolidar os encontros dos pontilhões dos kms. 134 do Tronco e 8 do Ramal do Rio Claro, foram construidas alas rampantes.

Foi calçada com pedras lavradas a viga metallica da ponte do Roque, no km. 178, e substituidos os dormentes e longarinas de madeira d'essa ponte.

Foi feito o empedramento das valletas do córte grande do km. 5 do Tronco.

Construio-se um boeiro com tubos de 0.^{m}40, parallelo á linha, na travesia de um caminho existente no km. 6.

No corte grande do km. 40 foram feitos paredões para sustentar os taludes.

Foi calçada de pedra a passagem de nivel do km. 43.

Na explanada de Campinas foi prolongado um boeiro e feitos diversos exgottos para aguas pluviaes com manilhas de barro.

Foram prolongados diversos boeiros cobertos em differentes pontos da linha devido ao alargamento dos aterros.

Foram feitos: um muro de arrimo n'um aterro do km. 84; um muro de arrimo e enrocamento na margem do ribeirão do Tatú, no km. 96: um muro de arrimo no aterro do desvio morto de Cordeiros e uma valleta empedrada entre o mesmo aterro e a linha principal.

Foram transformados em tubulares e cobertos, 24 boeiros abertos de 0,^{m}40 a 0,^{m}80 de vão.

Foram levantados os muros e construidas alas nos encontros do pontilhão do km. 6, em virtude de ter sido levantado de 1,^{m}00 o *grade* da linha.

Fizeram-se muros de arrimo para o lastro nos kms. 85, 86 e 115 e em frente as casas de turmas n.^{os} 16, 17, 18 e 29.

Construiram-se 18 boeiros de 0,^{m}40 a 1,^{m} de vão, sendo 12 no Tronco e 6 no Ramal de Rio Claro.

Foram pixados os dormentes e vigas metallicas dos pontilhões. as vigas e guardas de madeira das passagens superiores.

BITOLA DE 1,^{m}00

Foram concertadas as seguintes obras:

19 boeiros e 9 pontilhões, no Tronco
8 „ „ 8 „ „ Ramal de Jahú
13 „ „ „ dos Agudos
13 „ „ „ de Agua Vermelha
1 passagem superior „ „ „ Ribeirão Bonito

As obras construidas foram as seguintes:

14 boeiros e 2 pontilhões em arco, no Tronco
6 „ „ Ramal de Jahú
7 „ „ „ dos Agudos
2 „ „ „ de Mogy-Guassú

No Ramal de Agua Vermelha fez-se a substituição das vigas de trilhos por outras em duplo T de aço laminado em 24 pontilhões.

Foram pintadas a oleo as pontes do Mogy-Guassú, do Onça e do Sertãozinho, no Ramal do Mogy-Guassú.

Foram pixados os dormentes e vigas metallicas dos pontilhões e boeiros.

Construiram-se muros de pedra secca para sustentação do lastro de pedra nos kms. 150, 151, 152 e 153 do Tronco e no km. 55 do Ramal dos Agudos.

BITOLA DE 0,^{m}60

Concertou-se o gyrador do Ramal de Santo Rita em Porto Ferreira, foram prolongados dous boeiros.

Na ponte de madeira sobre o rio Mogy Guassû, no Ramal de Santa Rita, cujo soalho fòra renovado em grande parte no anno de 1901, fez-se um concerto geral que importou em não pequena quantia; foram substituidas muitas das grossas vigas de madeira, quasi todo o estrado de pranchões da parte de rodagem e todos os dormentes; foram assentados trilhos de 25 kg. presos com tirefonds, sendo interpostas aos dormentes e trilhos sellas metallicas.

Foi construido um boeiro de 0,^{m}40 de vão no km. 24 e feito um muro de arrimo emfrente á casa da turma n.º 3.

Estações e outros edificios

Nas linhas das diversas bitolas houve concertos na quasi totalidade das estações e suas dependencias, bem como nas casas de empregados do Trafego e das turmas da linha, constando estes concertos de retelhamento, caiação, pintura, substituição de vidros quebrados e de algumas portas e janellas, reforma do calçamento de algumas plataformas e limpesa de poços.

Alem d'isto fizeram-se as seguintes obras:

Bitola de 1,^{m}60

O posto telegraphico de Sant'Anna, situado no km. 7, por não offerecer vantagem ao Trafego a sua posição, foi mudado, com o nome de «Horto» para o km. 5, á meia distancia entre Jundiahy e Corrupira, emfrente ao «Horto Florestal» da Companhia, sendo aproveitado na construcção do novo edificio todo o material do antigo.

Foram construidas: cosinhas nas casas de turma ns. 5, 10, 19 e n'uma casa de empregados em Porto Ferreira; casa para o portador de Samambaia; casa de madeira para o guarda da ponte de Atibaia; casa para ferraria na pedreira do km. 115; casas de turma nos km. 127, 151 e 169; casa para o mestre de linha, em Leme.

Foram abertos novos poços nas casas de turma ns. 27, 31, 34, 38 e 43.

Bitola de 1,^{m}00

Para maior commodidade do publico e dos empregados foi modificada a divisão interna dos edificios das estações seguintes: Visconde do Rio Claro, Visconde do Pinhal e Fortaleza. Em S. Carlos foi construida uma casa para ferraria e carpintaria da Linha, com sobras de materiaes de outras obras. Construiu-se uma casa para o Mestre de Linha em Santa Lucia, com materiaes provenientes do armazem da estação fluvial de Guatapará, demolido. Em Jaboticabal ficou concluida a casa para Engenheiro-Residente, com materiaes de um grupo de casas da Estação de Martinho Prado, demolidas. Foram construidas cosinhas nas casas das turmas ns. 20, 30 e 31 do Tronco, 15 do Ramal de Jahú e na casa do Mestre de Linha em S. Paulo dos Agudos.

Foram abertos novos poços nas estações de Ouro, Graminha e nas turmas ns. 4 do Tronco e 14 de Agudos. Foram construidos grupos de duas casas para portadores nas seguintes estações: Corumbatahy, Oliveiras. Motuca, Hammond, Guariba e Corrego Rico.

BITOLA DE 0,m60

Só houve ligeiros concertos de telhados, caiação e pintura.

Encanamentos e caixas d'agua

BITOLA DE 1,m60

Houve pequenos concertos de encanamentos e pintura de caixas. Construio-se um tanque junto a represa de Sousa Queiroz. Foi cercado o terreno onde existe o açude que abastece as caixas d'agua de Vallinhos, por ter sido adquirido por compra o mesmo terreno.

BITOLA DE 1,m00

Foram feitos reparos nas alvenarias de algumas caixas. Foram installadas novas caixas d'agua nas estações de Araraquara e Dous Corregos. Nesta ultima estação, alem da caixa assentada do lado de Mineiros, foram começados os pilares para uma outra caixa do lado de Ventania, a qual servirá tambem ao ramal dos Agudos. Foi construido o tanque de captação e assentado o encanamento para o abastecimento destas duas caixas. Em Monjolinho foi substituida a caixa alli existente por outra de maior capacidade, tendo sido para isso construidos novos pilares.

BITOLA DE 0,m60

Sómente foi levantado o muro da represa d'agua de Tombadouro.

Melhoramentos da linha

Alem dos serviços da conservação ordinaria e obras novas mencionadas nos capitulos anteriores, foram executados outros, tendo por fim attender ás condições de segurança para a circulação dos trens. Muitos córtes, alguns

de grande altura, precisavam ser convenientemente rampados para serem evitadas as quedas de barreiras, como aconteceu em annos passados e ainda se deu no principio do anno de 1904, no km. 85 da bitola larga, em que, na occasião precisa da passagem de um trem de passageiros, desabou do talude uma barreira, occasionando o descarrilhamento do trem, do qual, si não resultaram desastres pessoaes, não foi pequeno o prejuizo material produzido. Na bitola de 1,^{m}00, no anno de 1903, deram-se dous descarrilhamentos em pontos da linha onde anteriormente ja se tinha dado d'esses accidentes, embora de menores consequencias. No km. 81 do Tronco, para ambos os lados de um pontilhão aberto existente na travessia do ribeirão do Cortume, a linha apresentava fortes rampas e taes que os trens, em qualquer sentido, eram obrigados a descer uma, com grande velocidade para poderem galgar a outra. A circumstancia de ter, n'esse lugar, a linha forte curvatura, combinada com a velocidade dos trens incompativel com a segurança, favorecia um accidente que poderia ser provocado por uma causa directa em si insignificante, como a do desastre a que me refiro e que parece ter sido um simples pedaço de taboa collocado sobre os trilhos. Ainda no mesmo anno, no km. 213, tambem do Tronco, deu-se um descarrilhamento, que entre as diversas causas que, n'um momento dado, se combinaram para produzir esse accidente, devem figurar as más condições technicas da linha, que era ali em curva apertada e fórte rampa. Alem desses lugares perigosos tinhamos no km. 64, ainda do Tronco, um pessimo e injustificavel traçado, como ainda ha alguns outros, não tanto ameaçadores. Para conjurar essas ameaças constantes á segurança, foi resolvido executarem-se os serviços necessarios, dos quaes ficaram promptos os seguintes:

Bitola de 1,^{m}60

Foi rampado o córte grande do km. 5, cujas terras foram aproveitadas no levantamento de um aterro no km. 6, ficando o *grade* 1,^{m} mais alto, o que augmentou o patamar e diminuiu a rampa e contra-rampa contiguas; foi tambem uma parte das terras empregada no alargamento do aterro, emfrente ao novo posto-telegraphico do Horto, para permittir o assentamento de um desvio. No mesmo

km. 5 foi rebaixado o *grade* de 0,^{m}50 em media n'uma extensão de cerca de 100 m. para reduzir a declividade. Foram rampados diversos córtes nos kms. 7 a 13, sendo as terras applicadas no alargamento dos aterros dos kms. 6 a 14. O rampamento dos cortes dos kms. 18, 19 e 22 forneceu terras para os aterros que se achavam muito desfalcados, entre os kms. 14 e 34, o que deu logar o transporte attingindo a 16 km. Foram tambem rampados o córte alto do km. 40, diversos córtes nos kms. 57, 66 e 67, sendo as terras aproveitadas para o lastro da linha em diversos pontos que d'ellas estavam precisando muito e para alargamento de muitos aterros estreitos. Foram alargados alguns dos córtes de pedra dos kms. 84 e 85, que eram muitos estreitos, occupando o lastro quasi toda a largura, o que não permittia o livre escoamento das aguas por valletas lateraes. A pedra extrahida d'estes córtes ou foi aproveitada na construcção de diversas obras, ou, transportadas para os britadores do km. 115, reduzida a lastro. No mesmo km. 85 e nos kms. 86 e 87 foram rampados os córtes em piçarra e pedras soltas que ameaçavão cahir. O serviço de transporte foi quasi todo feito á noite por não haver de dia tempo sufficiente nos intervallos dos trens.

Bitola de 1,^{m}00

Foram alargados os cortes dos kms. 18 e 19 do Tronco, cujos taludes esboroavam-se constantemente, o que não permittia conservar as valletas em bom estado. No km. 65, um dos pontos acima referidos, foi modificado o traçado n'uma extensão de 680,^{m}0, supprimindo-se as curvas e contra-curvas de pequeno raio, assim como reduzindo a rampa e contra-rampa ali existentes. N'essa modificação foi necessaria a construcção de um pontilhão em arco de 3,^{m}00 de vão e a remoção de cerca de 29.000,^{m3}0 de terras para formação de aterros, a nova linha ficou 2,^{m}70 mais alta que a antiga. No km. 81 concluiu-se o levantamento do aterro, ficando a linha actual mais alta 2,^{m}50 que a antiga; a extensão modificada foi de 350,^{m}0; o pontilhão aberto de 5,^{m}80 existente foi prolongado e coberto com uma abobada de tijolo.

Concluiu-se a modificação da linha no km. 213, n'uma extensão de 933,^{m}0, a qual tinha sido encetada no anno anterior.

Trabalhos diversos

A divisão da via permanente prestou serviços ás outras divisões da Companhia e a diversos particulares na importancia total de 14:756$220, que é assim distribuida:

Bítola de 1,m60

A' Tracção	4:930$500	
Ao Trafego	15$000	
A' Luz Electrica	21$000	
A diversos fornecedores de dormentes	44$700	5:011$200

Bítola de 1,m00

A' Tracção	4:756$000	
Ao Trafego	569$200	
A diversos fornecedores de dormentes	4:404$820	9:730$020

Bítola de 0,m60

A' Tracção		15$000
	Total	14:756$220

Despesa por conta de capital

Na divisão da via permanente foi, durante o anno de 1904, escripturada na conta de capital a importancia total de 22:541$223 que é assim distribuida.

Bítola de 1,m00

Trecho de concessão Federal

Construcção de casas para moradia de empregados em Corumbatahy e Ferraz	4:458$670
Construcção da nova plataforma da estação de Visconde do Rio Claro	18:082$553
Total	22:541$223

Despesa de custeio

Com a divisão da via permanente despendeu-se:

ANNOS	Bitolas de $1,^{m}60$ e $0,^{m}60$	Bitola de $1,^{m}00$	Via Fluvial	Todas as linhas
Em 1903	1.007:694$864	1.357:251$555	514$750	2.365:461$169
Em 1904	941:231$284	1.341:519$441	—	2.282:750$725
	— 66:463$580	— 15:732$114	— 514$750	— 82:710$444

As despesas totaes da divisão da via permanente em 1904 se distribuem do seguinte modo:

Verbas de despesas	Pessoal	Material	Contas	Total
Bitolas de 1,m60 e 0,m60				
Administração	33:361$600	1:899$462	—	35:261$062
Via Permanente	414:635$660	(1) 194:495$414	—	609:131$074
Obras d'Arte	29:218$240	18:412$753	—	47:630$993
Estações e Edificios	33:765$320	27:365$210	25$000	61:155$530
Cercas	10:609$340	4:635$202	—	15:244$542
Trens de lastro	8:302$000	5:916$329	—	14:218$329
Horto Florestal	21:162$750	9:413$041	16:457$600	47:033$391
Obras Novas	11:348$780	4:833$871	3:336$600	19:519$251
Melhoramentos da Linha	67:602$520	16:934$592	7:500$000	92:037$112
	630:006$210	283:905$874	27:319$200	941:231$284
Bitola de 1,m00				
Administração	59:447$400	2:111$440	—	61:558$840
Via Permanente	679:443$140	(2) 325:120$415	—	1.004:563$555
Obras d'Arte	15:560$820	11:895$678	4:957$400	32.413$898
Estações e Edificios	38:681$080	27:044$609	5:637$952	71:363$641
Cercas	6:230$540	9:176$816	10:168$500	25:575$856
Trens de lastro	30:530$150	8:652$248	—	39:182$398
Obras Novas	10:853$400	13:192$955	—	24:046$355
Melhoramentos da Linha	28:686$890	18:739$288	35:388$720	82:814$898
	869:433$420	415:933$449	56:152$572	1.341:519$441

(1) Sendo 161:443$125 de dormentes.

(2) Sendo 243:465$068 de dormentes.

Verbas de despesa	Pessoal	Material	Contas	Total
Todas as linhas				
Administração	92:809$000	4:010$902	—	96:819$902
Via Permanente	1.094:078$800	(1) 519:615$829	—	1.613.694$629
Obras d'Arte	44:779$060	30:308$431	4:957$400	80:044$891
Estações e Edificios	72:446$400	54:409$819	5:662$952	132:519$171
Cercas	16:839$880	13:812$018	10:168$500	40:820$398
Trens de lastro	38:832$150	14:568$577	—	53:400$727
Obras novas	22:202$180	18:026$826	3:336$600	43:565$606
Melhoramentos da Linha	96:289$410	35:673$880	42:888$720	174:852$010
Horto Florestal	21:162$750	9:413$041	16:457$600	47:033$391
	1.499:439$630	699:839$323	83:471$772	2.282:750$725

(1) Sendo 404:908$193 de dormentes.

As despesas de Administração da via permanente communs ás diversas linhas foram distribuidas nas seguintes proporções:

Bitolas de 1,m60 e 0,m60	8,0
Bitola de 1,m00	2,0
Total	10,0

As diversas verbas de despesa da linha em 1904 comparadas com as do anno anterior, mostram as seguintes differenças:

Verbas de despesa	Pessoal	Material	Contas	Total
Bitolas de 1,m60 e 0,m60				
Administração	+ 577$360	+ 967$073	—	+ 1:544$433
Via Permanente	— 28:931$240	—([1]) 65:022$060	— 5:780$000	— 99:733$300
Obras d'Arte	— 897$510	— 4:854$466	—	— 5:751$976
Estações e Edificios	— 22:978$790	— 17:376$495	— 1:605$000	— 41:960$285
Cercas	+ 528$720	— 2:340$441	—	— 1:811$721
Trens de lastro	— 674$100	+ 3:315$838	—	+ 2:641$738
Modificação de desvios em Campinas	— 36:271$880	— 43:710$343	—	— 79:982$223
Obras novas	+ 11:348$780	+ 4:833$871	+ 3:336$600	+ 19:519$251
Melhoramentos da linha	+ 67:602$520	+ 16:934$592	+ 7:500$000	+ 92:037$112
Horto Florestal	+ 21:162$750	+ 9:413$041	+ 16:457$600	+ 47:033$391
	+ 11:466$610	— 97:839$390	+ 19:909$200	— 66:463$580
Bitola de 1,m00				
Administração	+ 627$340	— 1:209$051	—	— 581$711
Via Permanente	— 16:991$780	—([2]) 27:341$885	— 27$700	— 44:361$365
Obras d'Arte	— 16:300$604	— 14:660$848	+ 4:957$400	— 26:004$052
Estações e Edificios	+ 1:249$834	— 2:002$364	— 3:955$448	— 4:707$978
Cercas	— 5:946$770	— 21·244$465	— 10:092$050	— 37:383$285
Trens de lastro	— 4:744$780	— 1:396$526	—	— 6:141$306
Modificação de desvios em Rio Claro	— 2;016$700	— 1:396$970	—	— 3:413$670
Obras novas	+ 10:853$400	+ 13:192$955	—	+ 24:046$355
Melhoramentos da linha	+ 28:686$890	+ 18:739$288	+ 35:388$720	+ 82:814$898
	— 4:583$170	— 35:923$340	+ 26:170$922	— 15:732$114

([1]) Sendo 64:621$695 de dormentes.

([2]) Sendo 31:083$862 de dormentes.

Verbas de despesa	Pessoal	Material	Contas	Total
Via Fluvial				
Estações	— 434$900	— 51$880	—	— 486$780
Leito do Rio	—	— 27$970	—	— 27$970
	— 434$900	— 79$850	—	— 514$750
Todas as linhas				
Administração	+ 1:204$700	— 241$978	—	+ 962$722
Via Permanente	— 45:923$020	— (1) 92:391$915	— 5:807$700	— 144:122$635
Obras d'Arte	— 17:198$114	— 19:515$314	+ 4:957$400	— 31:756$028
Estações e Edificios	— 22:163$856	— 19:430$739	— 5:560$448	— 47:155$043
Cercas	— 5:418$050	— 23:584$906	— 10:192$050	— 39:195$006
Trens de lastro	— 5:418$880	+ 1:919$312	—	— 3:499$568
Modificação de desvios em Campinas e Rio Claro	— 38:288$580	— 45:107$313	—	— 83:395$893
Horto Florestal	+ 21:162$750	+ 9:413$041	+ 16:457$600	+ 47:033$391
Obras novas	+ 22:202$180	+ 18:026$826	+ 3:336$600	+ 43:565$606
Melhoramentos da linha	+ 96;289$410	+ 35:673$880	+ 42:888$720	+ 174:852$010
	+ 6:448$540	— 135:239$106	+ 46:080$122	— 82:710$444

(1) Tendo diminuido de 95:705$557 réis a despesa com dormentes.

O quadro seguinte indica as medias da despesa da divisão da linha em 1904 e 1903 por diversas unidades considerando somente os transportes retribuidos:

Unidades	Bitolas de 1,m60 e 0,m60		Bitola de 1,m00		Via Fluvial		Todas as linhas	
	1904	1903	1904	1903	1904	1903	1904	1903
Trem kilometro	$971	1$047	$986	1$026	—	—	$980	1$035
Vapor „	—	—	—	—	—	$165	—	$165
Vehiculo „ de 4 rodas . .	$045	$048	$059	$060	—	—	$053	$054
Lancha „	—	—	—	—	—	$069	—	$069
Tonelada. „ de peso util . .	$016	$017	$040	$037	—	$005	$025	$024

Pessoal

O pessoal effectivo a 31 de Dezembro de 1904, era o seguinte:

DESIGNAÇÃO DAS linhas por bitola	Chefe da Linha	Ajudante do chefe da linha	Engenheiros residentes	Desenhista	Escripturario	Mestre de linha geral	Mestres de linha das secções	Feitores	Trabalhadores	Mestres dos pedreiros	Pedreiros, serventes e cavouqueiros	Carpinteiros	Ferreiros e malhadores	Machinista do britador	Total
Bitola de 1,m60	1	1	—	1	1	1	6	54	275	2	47	3	6	1	396
„ „ 1,m00		1	3			—	15	112	527	—	28	3	2	—	691
„ „ 0,m60 Ramal Sta. Rita		(*)	—			(*)	(**)	3	12	(*)	(*)	(*)	(*)	—	15
„ „ 0,m60 Descalvadense		(*)	—			(*)	(**)	2	6	(*)	(*)	(*)	(*)	—	8
Total	1	2	3	1	1	1	21	171	820	2	75	6	8	1	1.110

(*) Servem os da bitola de 1.m60.
(**) Serve o da ultima secção da bitola de 1,m60.

Cumpre observar que devido a trabalhos extraordinarios que obrigaram a augmentar o pessoal durante algum tempo, a media mensal do anno de 1904 eleva-se a:

483 na bitola de 1,m60
731 „ 1,m00
23 „ 0,m60

1.237 em todas as linhas.

Construcção

Ramal dos Agudos

A construcção do prolongamento alem de S. Paulo dos Agudos, na extensão de 20 kilometros, a que me referi no relatorio anterior, foi encetada pelo empreiteiro, Snr. Sebastião de Oliveira Damas, em Janeiro de 1904.

Tendo sido resolvido, poucos mezes depois, prolongar-se a linha alguns kilometros de modo a ficar a estação terminal mais proxima de importantes fazendas e em local que se prestasse ao desenvolvimento de uma povoação em condições mais favoraveis do que o que já tinha sido escolhido, foram feitos os estudos respectivos e, logo depois de approvado o projecto, se fez a locação e em seguida começou a construcção do novo trecho, medindo a extensão de cerca de 7 kilometros.

Pelo traçado deste trecho, a linha, depois de abandonar o ribeirão do Batalha, procura as vertentes do corrego Veado, subindo até um pouco acima da barra do corrego da Lagôa, nas proximidades do pequeno povoado de Santa Cruz dos Innocentes.

A extensão total de S. Paulo dos Agudos ao ponto terminal do prolongamento ficou sendo de 27 kilometros; n'esse trecho foram construidas as estações de Taperão, Itaquá, Batalha e Piratininga. Alem dos grupos de casas de empregados do trafego construidas em cada uma dessas estações, construiram-se, ao longo da linha, cinco casas para as turmas da conservação. Em Piratininga construiu-se mais uma casa para mestre de linha e um deposito para locomotivas e carros.

As obras d'arte executadas são: 66 boeiros de $0,^{m}50$ a $1,^{m}50$ de vão; 5 pontilhões de $2,^{m}00$ a $4,^{m}50$; 1 passagem americana e 2 passagens superiores.

Por ser demorada a execução do leito no trecho da serra dos Agudos e para ganhar-se tempo, o assentamento dos trilhos foi feito aquem e alem d'aquelle trecho, onde existia leito prompto, sendo o material da via permanente tranportado por uma linha provisoria.

Essa linha, que media 2 kilometros de extensão, foi construida em zig-zag com cinco chaves de desvio e empregando-se rampas de 3,5 %.

Para completar com o trem de lastro, um dos grandes aterros que, por ultimo, impedia a ligação dos trilhos, foi

construido um viaducto de madeira, de 60 m. de comprimento com a altura de 10 m. sobre a base de pedra ja formada do aterro.

Não fóra o expediente tomado pelo empreiteiro e acima referido, a conclusão dos trabalhos teria sido retardada por muitos mezes.

O traçado de S. Paulo dos Agudos a Piratininga, sobretudo na primeira parte é muito pesado, dando lugar a um grande movimento de terras, que encareceu extraordinariamente a construcção do leito; o custo das obras d'arte foi tambem bastante elevado devido ao grande transporte do tijolo, que na localidade não existe.

As quantidades dos trabalhos executados foram:

Trabalhos preparatorios:

Roçada em capoeirão de machado e em matta virgem.	813. 000 m²
Destocamento	102. 880

Movimento de terras:

Excavação em terra	410.426 m³
» » piçarra	14. 847
» » pedra solta	12. 999
» » pedreira	92. 751
Total. . . .	531. 023
» por m. corrente	19. 6 m³

Obras d'arte:

Derivações de cursos d'agua (excavação em terra)	1.225
Excavação para fundações	5. 078
Alvenarias	6.643
Rejuntamento, emboço e reboco.	6.836
Numero total de obras d'arte.	74
Numero de obras d'arte por km.	2,7

Via permanente:

Extensão assentada (linha principal, desvios e triangulo de reversão)	29. 976 m
Cubo total do lastro	31.256 m³
» do lastro por m. corrente	1.0 m³

Cercas:

Extensão assentada	56. 997 m
Numero de cancellas	88

Os trilhos empregados n'este trecho são novos e do peso de 25 kg. por m. corrente, como os do trecho precedente; os dormentes são todos de faveiro.

Em Piratininga construiu-se um triangulo de reversão com curvas de 100 m. de raio.

Foram assentadas duas linhas telegraphicas em postes de trilhos velhos; este serviço foi feito por administração.

Assentaram-se duas caixas d'agua, sendo a primeira no km. 112 + 089, com uma capacidade de cerca de 5^{m^3}, a qual é alimentada por uma bomba que eleva agua de um tanque construido junto á mesma caixa; a agua é captada em uma nascente existente nas proximidades e conduzida por encanamento de 3 pollegadas de diametro e alguns metros de extensão. A segunda caixa, situada na estação de Piratininga, tem a capacidade de 22^{m^3} approximadamente; recebe a agua captada nas cachoeiras do corrego do Veado por um encanamento de 2 pollegadas de diametro e de 3 kilometros de extensão.

Para a povoação projectada, sobre a qual se fez referencia no relatorio anterior, possue a Companhia, na estação terminal, um terreno com a area de cerca de 385.000 $^{m^2}$ ou proximamente 16 alqueires.

Em 7 de Setembro de 1904 ficou concluido e foi aberto ao trafego o trecho até Taperão.

Em 25 de Janeiro do anno corrente, inaugurou-se o trecho final.

Com a inauguração d'este trecho ficou encerrado o periodo das construcções, iniciado em 1900 pela construcção do Ramal do Mogy Guassú.

Ramal do Mogy Guassú

A 13 de Setembro de 1900 foi dada ao empreiteiro d'esse ramal, Engenheiro Flavio de Mendonça Uchoa, a primeira ordem de serviço e em seguida começaram os trabalhos. O primeiro trecho, tendo 40 km. de extensão, foi inaugurado em 30 de Dezembro de 1901; o segundo trecho, de 38 km. foi aberto ao trafego em 1.º de Fevereiro de 1903 e o terceiro e ultimo trecho, de 15 km., ficou concluido e foi inaugurado em 25 de Março d'aquelle anno.

Prolongamento de Jaboticabal a Bebedouro

A construcção do prolongamento de Jaboticabal a Bebedouro, contractada com o Engenheiro Flavio de Mendonça Uchoa, foi começada em fins de Dezembro de 1901. A 10 de Outubro de 1902 foram inauguradas as duas primeiras estações, Graminha e Ibitirama e a 29 de Dezembro do mesmo anno foi entregue ao trafego o ultimo trecho do prolongamento, comprehendendo as estações de Tayuva, Andes e Bebedouro.

Prolongamento do Ramal dos Agudos

A primeira parte do prolongamento do ramal dos Agudos, de Campos Salles a Pederneiras foi construida pelos empreiteiros, Engenheiros Americo H. dos Santos e Manoel M. Tapajoz.

Os trabalhos começaram em Dezembro de 1901 e em 25 de Março de 1903 foi inaugurado o primeiro trecho, até Ayrosa Galvão, com a extensão de 21 kilometros. O trecho seguinte, de 10 kilometros, até Pederneiras, inaugurou-se em 1.º de Outubro de 1903.

A segunda parte do prolongamento d'este ramal com a extensão de 30 kilometros, comprehendido entre Pederneiras e S. Paulo dos Agudos foi contractado com o Snr. Sebastião O. Damas, que começou a construcção em Março de 1903 e terminou-a em data de 7 de Dezembro do mesmo anno.

Assim em pouco mais de 4 annos foram construidos 236 kilometros de linha, sendo :

Ramal do Mogy Guassú	93 km.
Prolongamento de Jaboticabal a Bebedouro.	53
» do Ramal dos Agudos . .	90
Total	236

A seguir dou um quadro comparativo das condições technicas e outros dados das novas linhas.

Designação	Ramal do Mogy-Guassú	Prolongamento do de Jabotiabal a Bebedouro	Prolongamento do ramal dos Agudos
	km. m	km. m	km. m
Extensão total	92.957,0	53.198,0	(2) 89.635
Relação da extensão em recta para a extensão total	71,%	55,8%	60 %
Relação da extensão em curva para a extensão total	29,%	44,2%	40 %
Relação da extensão em nivel para a extensão total	50,1%	38,2%	28,2 %
Relação da extensão em rampas para a extensão total	49,9%	61,8%	71,8%
Extensão do maior alinhamento recto .	5.800,m0	1.145,m0	3.688m0
Extensão de maior trecho de nivel . .	4.550,0	2.640,0	5.500,0
Raio minimo	202,3	149,m6	150.23
Declividade maxima	(1) 1,6%	1,6%	1.8%
Extensão total em que foi empregada a rampa maxima	1.830,m0	2.637,m0	11.624,m0
Desenvolvimento das curvas de raio minimo	3.855,m8	3.939,m0	2.208.0

(1) Excepcionalmente foi empregada a rampa de 1,75 % na sahida de Rincão.
(2) A Estaca 0 da linha nova acha-se 300 m. alem do eixo da estação de Campos Salles.

Despesa

A despesa total dos estudos, inclusive os abandonados, e da construcção do Ramal dos Agudos foi 6. 503:938$315, cabendo ao anno de 1904 a importancia de 2. 187:007$580.

Pessoal

O pessoal technico da secção de construcção, em serviço no anno de 1904, foi o seguinte:

Chefe da Construcção . . .	1
1.º Engenheiro.	1
Chefe de Secção	1
Ajudantes	3
Desenhista	1
Total . . .	7

Devido á conclusão dos trabalhos da construcção, foram dispensados os engenheiros-ajudantes, Alvaro Barroso, Francisco de Godoy Moreira e Costa e José Ayrosa Galvão Junior; o pessoal restante passou a servir na via permanente.

Os meus distinctos companheiros de trabalho esforçaram-se sempre por bem corresponder á confiança n'elles depositada, desempenhando zelosa e competentemente os seus encargos, e todos tornaram-se credores do meu profundo reconhecimento pelo inestimavel auxilio que me prestaram.

Jundiahy, 11 de Abril de 1905.

Alberto de Mendonça Moreira,
Chefe da Linha.

Horto Florestal

A' testa d'esta secção do departamento da Linha acha-se o distincto especialista, Engenheiro Edmundo Navarro de Andrade, cuja competencia na direcção dos trabalhos a seu cargo é attestada pelos resultados que apresenta em seu bem elaborado relatorio que passo a transcrever.

Illm. Snr. Dr. Alberto de Mendonça Moreira

M. D. Chefe da Linha e Construcção

Jundiahy.

Tenho a honra de enviar a V. S. o relatorio dos trabalhos do Horto durante o anno de 1904, aproveitando a opportunidade para agradecer o valioso auxilio que por V. S. me foi prestado, sem o qual não me teria sido possivel dar conta da missão de que fui encarregado.

Edmundo Navarro de Andrade,

Director.

« A 23 de dezembro de 1903, pela quantia de 17:836$260, a Companhia adquiriu os terrenos necessarios para o estabelecimento de um horto florestal. Distantes de Jundiahy cerca de 4 kilometros, esses terrenos ficam comprehendidos entre a linha da Companhia, na sua margem esquerda, a estrada de rodagem de Jundiahy a Campinas e terras de Candido Prado, Ulrico Pavan e Noé Evaristo.

O rio Jundiahy-mirim atravessa-os em toda a sua largura e, em todo o comprimento, a estrada de rodagem de Jundiahy a Louveira

Pela planta levantada, verificou-se ter o horto uma área de 120 hectares, ou, pouco mais de 48 alqueires paulistas, assim discriminados:

Terras de campo	50	hectares.
Matta e capoeirões. . . .	25	»
Terras baixas.	30	»
Brejos	15	»

Ao ser effectuada a compra d'estes terrenos, a área cultivada era, apenas, de 3 hectares.

A 18 de janeiro de 1904 iniciaram-se os trabalhos, que se limitaram nesse mez á restauração da casa de morada, onde actualmente habitam o feitor e alguns trabalhadores, á rectificação de parte do rio Jundiahy-mirim e á abertura de vallos, para escoamento das aguas estagnadas que cercavam a casa, tornando-a inhabitavel.

Terrenos

Podem classificar-se em 2 categorias as terras do Horto, segundo a sua composição elementar:

1.ª Silico-argillosas, as de campo, matta e capoeirões, assentes em sub-sólo permeavel;

2.ª Silico-humiferas, as terras baixas e brejos, de sub-sólo impermeavel, saibroso.

Quanto á sua constituição geologica, o terreno é, na sua quasi totalidade, micaschistoso, exceptuando-se, apenas, uma pequena mancha dioritica.

Antes de começados os trabalhos culturaes, foram colhidas 4 amostras de terras do Horto e enviadas ao Instituto Agronomico de Campinas, para serem analysadas.

Foram as seguintes as amostras, cuja analyse abaixo transcrevemos:

1.ª Terreno de campo—sólo n.º 2341
2.ª » » » —sub-sólo n.º 2342
3.ª » » brejo —sólo n.º 2343
4.ª » » campo—sólo e sub-sólo n.º 2344

Analyse mechanica

Tamanho dos grãos	N. 2341	N. 2342	N. 2343	N. 2344	%
Superior a 3 m/m . .	4.45	4.36	⊖	0.60	„
de 2.0 a 3.0 m/m. .	5.58	6.34	0.41	3.35	„
„ 1.0 a 2.0 „ . .	9.60	7.51	3.54	8.34	„
„ 0.2 a 1.0 „ . .	18.03	20.29	19.13	21.89	„
„ 0.05 a 0.2 „ . .	50.81	49.43	54.84	54.79	„
„ 0.02 a 0.05 „ . .	5.61	5.95	7.91	7.32	„
„ 0.01 a 0.02 „ . .	1.04	2.25	6.36	1.77	„
Inferior a 0.01 „ . .	4.61	3.87	7.81	1.94	„
	100.0	100.0	100.0	100.0	

Analyse physica

A. sobre a terra secca ao ar:	2341	2342	2343	2344
Peso especifico relativo	1.3036	1.3490	1.2080	1.3220
„ „ absoluto	2.2989	2.3529	2.5714	2.5714
Capacidade de reter agua em % de peso .	63.0	54.4	64.0	61.0
Humidade a 125° C %	1.50	1.79	4.75	1.15

Analyse physica

B. sobre a terra secca a 125° C	2341	2342	2243	2344
Peso especifico relativo	1.2841	1.3249	1.1506	1.3068
„ „ absoluto	2.2627	2.3095	2.2676	2.4471
Capacidade de reter agua, em % de peso .	64.8	57.4	67.2	61.7
Porosidade: Volumes das partes finas % .	56.7	57.3	50.7	53.4
„ dos poros % . . .	43.3	42.7	49.8	46.6

Analyse chimica

N.os	2341	2342	2343	2344	%
Humidade	1.50	1.79	4.75	1.15	„
Materia organica . .	6.30	6.14	8.24	7.55	„
Acido phosphorico . .	0.07	0.09	0.13	0.10	„
Potassa	0.10	0.14	0.27	0.09	„
Azote	0.11	0.07	0.14	0.03	„
Cal	0.08	0.13	0.12	0.13	„
Materia preta	0.292	0.192	0.612	0.496	„

Interpretando o resultado da analyse chimica pela tabella dos elementos pobres contidos em terras de riquezas varias, segundo o Snr. P. Gasparin, teremos:

Amostras	Azote	Acido phosphorico	Potassa	Cal
2341	média	média	pobre	pobre
2342	pobre	média	média	média
2343	rica	rica	rica	média
2344	muito pobre	média	média	pobre

Quanto á sua vegetação natural, as terras do Horto estavam revestidas quasi que exclusivamente da chamada Barba de bóde *(Aristida palens Cavanilles* (Peckolt) e de Sapé *(Andropogon bicornis)*, exceptuando-se, claro está os terrenos de matta e capoeirões. Alli, além de alguns exemplares de Peroba *(Aspidosperma polyneuron*, M. Arg.) e de Cedro *(Cedrela fissilis*, Vell.) não encontramos madeiras de valor, o que attribuimos á sua exploração pelo antigo proprietario. Nos brejos predominava a Tabúa *(Typha latifolia*, h.).

Trabalhos culturaes

Consistiram os primeiros trabalhos culturaes na preparação do terreno destinado a viveiro, para o que foi escolhido o talhão em que foram colhidas as duas primeiras amostras da analyse feita no Instituto Agronomico (N.os 2341 e 2342).

Tem esse talhão a vantagem de ficar proximo á casa do feitor, podendo, por isso, ser vigiado, e estar junto a um laranjal, unico logar sombrio que, então, havia, para mais tarde proteger as pequenas plantas dos raios solares.

Todo o terreno foi cavado (surribado) a uma profundidade de 0,m 80, enterrando-se no fundo das *barras*, ou *mantas* a vegetação que o revestia. Cavando-se a tal profundidade, misturou-se o sólo com o sub-sólo, o que não era inconveniente, antes vantajoso, porque era identica a sua constituição physica e este era mais rico que aquelle em cal, potassa, e acido phosphorico, como se verifica pela analyse citada.

Em principios de julho, isto é, dois mezes antes das sementeiras, foi esse terreno novamente todo cavado, mas já a menor profundidade, recebendo, então, uma estrumação de serragem pôdre de madeira e estrume de curral, na razão de 50:000 kg. por hectare.

Dias antes das sementeiras, que, na sua grande maioria, se realizaram em setembro (na segunda quinzena, principalmente), foi o viveiro dividido em 80 canteiros de 1,m50 de largura por 12,m00 de comprimento, e separados por pequenas ruas de 0,m50 de largo, afim de facilitar a limpeza das plantas e sua réga.

Em toda a volta do viveiro foram plantadas mudas de arvores de folhagem permanente, não só para mais tarde protegerem as sementeiras, com o seu coberto, mas tambem como anteparo aos ventos Por satisfazer perfeitamente a estas duas

condições, démos preferencia ao Cedro de Goa, ou do Bussaco (*Cupressus glauca*, hamar.), que tem ainda a vantagem de poder ser explorado pela sua madeira.

O viveiro é atravessado em toda a sua extensão por uma rua de 2,m0 de largura, para facil accesso das carroças, etc. junto á estrada de rodagem de Jundiahy a Louveira foi o viveiro cercado com cerca de arame e postes de trilhos velhos.

Sobre cada canteiro são tomadas todas as notas, taes como designação da semente, peso, estado de conservação, quantidade, proveniencia, data da colheita, data e processo da sementeira, germinação, etc.

Para facilitar as régas, foi construido um poço no viveiro, aproveitando-se para isso uma depressão natural do terreno, que muito diminuiu o custo da mão d'obra.

O viveiro foi dividido em tres secções, a saber:

1.ª Essencias florestaes;
2.ª Arvores de ornamentação;
3.ª Plantas productoras de tanino, para cortume.

Na primavera proxima passada foram os canteiros semeados com as seguintes especies, indigenas e exoticas:

Acacia dealbata, A. decurrens, A. falcata, A. Farnesiana, A. heterophylla, A. longifolia, A. lophanta, A. melanoxilon, Araribá, Andá-assú, Aroeira, Alfarrobeira, Azinheira, Barbatimão, Cabreúva, Carvalho roble, Catalpa, bignonioides, C. speciosa, Caviúna, Cedro brasileiro, Cedro do Bussaco, Copahyba, Freixo, Faveiro, Guapuruvú, Guatambú, Jacarandá, Jatahy, Magnolia amarella, Páu Marfim, P. Pereira, Pinheiro bravo, P. manso, Platano, Robinia, Sumagra, Tamboril, Thuya, Urucueira, etc.

Todas estas plantas serão transplantadas em fins do corrente mez de abril para outros canteiros, já preparados, onde se conservarão até setembro, epoca em que a maior parte será plantada definitivamente

Foram tambem construidos no viveiro 3 estufins, com caixilhos de vidro, para abrigo de sementeira de plantas que requerem cuidados especiaes, taes como os Eucalyptus.

Para a plantação definitiva na proxima primavera existem, em canteiros e vasos:

5000 *Cedrela fissilis*, Vell.—Cedro brasileiro.
1500 *Pinus pinea*, h.—Pinheiro manso.
1200 *Pinus Pinaster*, Solam.—Pinheiro bravo.
1465 *Bowdicbia virgilioides*, H. B.—Sucupira, ou faveiro.
1045 *Hymenæa stilbocarpa*, Hayne.—Jatahy (Jatobá).
550 *Ceratonia Siligna*, h.—Alfarrobeira.

450 *Guercus pedunculota*, Ehrh.—Carvalho alvarinho.
600 *Cupressus glauca*, hamar.—Cedro do Bussaco.
360 *Schizolobium excelsum*.—Guapuruvú.
220 *Acacia dealbata*, hink.
200 *Geissospermum Vellosi*.—Páu Pereira.
180 *Centrolobium tomentosum*, Mart.—Araribá.
150 *Jacaranda mimosœ folia*. - Jacarandá caroba.
120 *Stryphnodendron barbatimão*, Mart.
100 *Catalpa bignonioides*. Walt.

E, em numero inferior a 100 exemplaaes:

Acacia decurrens, Willd; *A. longifolia*, Willd; *A. melanoxylon*, R. Brown; *Tipuana speciosa*, Benth; *Catalpa speciosa*, Warder; *Casuarinã glauca*, Sieb; *Fraximes excelsior*, h?; *Esenbekia leocarpa*, Engl; *Enterolobium timbouva*, Mart; *Myrocarpus frondosus*, Fr. All, etc.

Não incluimos aqui as differentes especies de Eucalyptus porque d'ellas trataremos adeante, em capitulo especial.

As plantas acima enumeradas formam um total de cerca de 16.000 exemplares, que, como fica dito, deverão ser definitivamente plantadas em principios do vindouro mez de setembro, isto é, pouco antes da primavera.

Colheita de sementes

As sementes das nossas essencias florestaes foram por nós colhidas em differentes pontos do Estado, principalmente nas fazendas da Exm.ª Snr.ª D.ª Veridiana Prado.

O distincto engenheiro da Companhia, Sr. Dr. Alfredo Lopes, teve a gentileza de nos enviar algumas sementes das nossas melhores madeiras.

De Portugal recebemos tambem grande quantidade de sementes de essencias florestaes, enviadas pela Escola Nacional de Agricultura, de Coimbra, Direcção dos Serviços de Arborisação do Mondego, Matta do Bussaco e da provincia do Montejo, sendo as d'esta ultima procedencia offerecidas pelo nosso amigo e collega Jorge de Vasconcellos Nunes.

O Exmo. Snr. Dr. Miranda Azevedo, distincto clinico da capital, offereceu-nos 50 kg. de sementes de Páu Ferro, mandadas vir expressamente de Pernambuco para o Horto.

As sementes de Eucalyptus foram colhidas na Fazenda Campo Alto, da Exm.ª Snr.ª D.ª Veridiana Prado, em Araras;

na chacara do Dr. Luiz Pereira Barretto, em Pirituba; na chacara do Snr. Conselheiro Dr. Antonio Prado, em S. Paulo, e algumas remettidas de Portugal, Coimbra.

Deve notar-se que até á presente data a Companhia nada dispendeu com a acquisição de sementes, quer indigenas, quer exoticas.

Seria de grande vantagem que o Horto tivesse um empregado encarregado da colheita de sementes das nossas melhores madeiras, evitando-se assim a nossa ausencia precisamente na epoca em que a nossa presença é aqui mais necessaria. De mais a mais, a despeza com esse serviço seria pequena, porque a maturação das sementes da grande maioria das nossas essencias florestaes dá-se de Junho a Agosto. Além d'isso, pelas viagens que fizemos a differentes pontos do Estado, são-nos conhecidos aquelles em que mais proveitosa poderá ser a colheita.

Mudas

Do Instituto Agronomico, de Campinas, do Viveiro da Camara Municipal de São Paulo e das differentes fazendas que visitamos obtivemos mudas de madeiras de valor, perfazendo um total de 4.127, achando-se todas já definitivamente plantadas e em perfeito estado.

A maior parte d'essa mudas foi-nos gentilmente cedida pela Exma. Snra. D. Veridiana Prado, da sua fazenda Campo Alto. Entre ellas devemos citar como mais importantes as de Páu Brazil, Jequitibá, Guarantão, Peroba, Cabreuva, Páu d'Alho, Andá-assú, Casuarina, Eucalyptus diversos, etc.

Do Viveiro do Jardim Publico, de São Paulo, recebemos principalmente, Cedro vermelho, Eucalyptus e Coniferos européos.

Da Europa mandámos vir 120 exemplares de arvores fructiferas (cerejeiras, ginjeiras, damasqueiros, pecegueiros, pereiras e ameixeiras) que offerecemos ao Horto e com que formámos um pequeno pomar junto á casa de residencia do Director. De cada variedade foi offerecido um exemplar ao Director do Instituto Agronomico, de Campinas.

Distribuição de mudas e sementes

Embora ainda em formação, já durante o anno de 1904 o Horto distribuiu sementes e mudas de essencias florestaes e de ornamentação.

Ao instituto Agronomico, de Campinas, foram enviadas sementes de varias especies de *Eucalyptus*, *Pinus maritima*, *Pinus pinea*, *Fraximes excelsior*, *Ceratonia siliqua*, *Coupressus lanzoniana*, *Celtis autralis*, *Sequoia sempervirens*, etc.

Ao Exmo. Snr. Dr. Assis Brazil, por occasião de sua visita ao Horto, offerecemos sementes de *Cupressus glauca*.

As mudas distribuidas, exceptuadas 34 que foram enviadas para a Estação de Jundiahy, da São Paulo Railway, foram quasi todas destinadas á arborização das turmas da conserva da linha da Companhia e algumas estações. Para isso, forneceu o Horto 189 mudas.

A diversos particulares foram remettidos 10 *Eucalyptus tereticornis*.

Já este anno, conforme a deliberação tomada pela Exma. Directoria da Companhia, poderá o Horto fornecer mudas de essencias florestaes. (Eucalyptus, principalmente) aos possuidores de terras junto ás linhas da Companhia e que queiram arborizal-as.

Parece-nos mais conveniente, em vez de distribuir gratuitamente essas mudas, estabelecer-lhes um preço, embora pequeno, não só para regularisar o seu fornecimento, mas tambem para haver equidade na sua distribuição, evitando-se assim queixas futuras.

Alfaia agricola

Além dos instrumentos indispensaveis para os trabalhos braçaes, o Horto possue, para o conveniente preparo de suas terras:

1 arado de aiveca fixa, typo ordinario;
2 charrúas de volta-aiveca;
1 arado de disco;
1 grade Acme;
1 grade rigida, de dentes de ferro;
1 grade articulada;
1 cultivador de 8 discos;
1 cultivador Planet;
1 semeador.

Para trabalharem com essas differentes machinas, o Horto adquiriu 6 bois e 4 muares.

O arroteamento e lavoura dos terrenos são feitos pelos bovideos, destinando-se aos muares o serviço de transportes, gradagem, sementeiras, etc.

Para arrecadação e limpeza do material agricola, construiu-se um alpendre coberto com telha ordinaria, evitando-se por este meio que as machinas fiquem no campo, ao tempo.

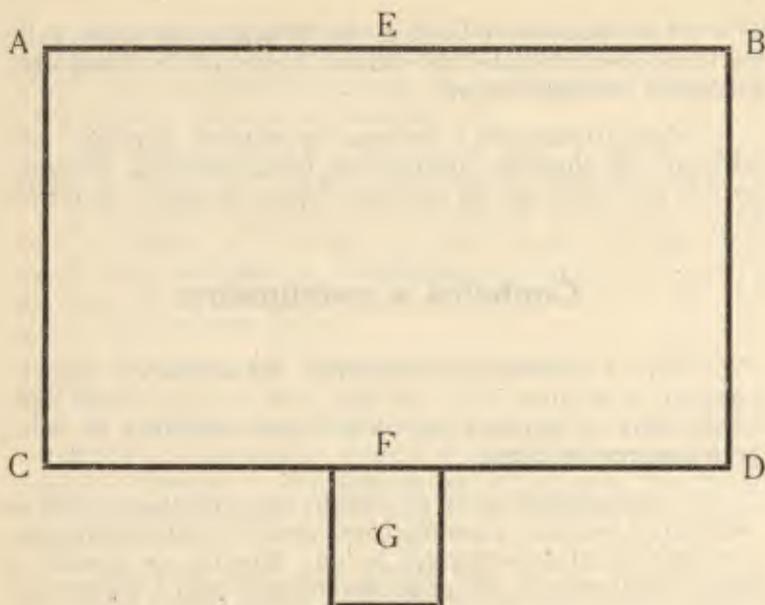
Cocheira e estrumeira

Para o conveniente tratamento dos animaes e aproveitamento de estrume, foi construida uma cocheira com capacidade para 10 animaes, de tijolo e com cobertura de telha, perfeitamente ventilada.

A mangedoira e o pavimento são cimentados, para as necessarias limpezas e desinfecções, sendo os dejectos liquidos, por uma valleta, conduzidos a um deposito de paredes e fundo impermeaveis, de onde são retirados para a montureira.

Afim de evitar os inconvenientes da conservação do estrume ao ar livre, exposto ao sol e á chuva, que lhe roubam os principios de maior valor cultural, e para a sua racional preparação, construiu-se uma estrumeira, ou montureira, proximo á estrebaria, mas em lugar em que as suas exhalações não prejudicassem os animaes alli alojados.

Adoptámos o modelo, ou typo aconselhado pelo sr. Alberto Hérisson, lente do Instituto Agronomico de Paris e cujos resultados já conheciamos.

A estrumeira é cavada no sólo e de pavimento e paredes impermeaveis, disposto aquelle de maneira que os liquidos que escorrem do estrume se reunam numa fossa, tambem impermeavel e hermeticamente fechada. E' de forma rectangular, como mostra a fig., devendo o comprimento ser o dobro da largura. A do Horto mede $12,^{m}0$ de comprimento por $6,^{m}0$ de largura, ou seja uma área de 72^{m^2}, o que a calcular uma superficie de 8^{m^2} por cabeça de gado grosso, dá uma capacidade para 8 a 10 cabeças. Isto suppondo que só uma vez por anno se retira d'alli o estrume, o que não acontece nesta montureira, em que, passados tres mezes, elle está convenientemente preparado e prompto para se empregado.

As paredes AB, AC, BD, deverão ficar ao nivel do sólo, ficando CD 0,^{m}50 acima. O pavimento da estrumeira é inclinado de E para F (2 %) e de A e B para E, e de C e D para F (8 %). As superficies inclinadas AEB e CFD são em curva e não em angulo. A fossa G communica com a estrumeira por um buraco de 0,^{m}20 de lado e fica mais baixa que o pavimento (em F) 0,^{m}50.

Desde que os liquidos da fossa estejam acima do buraco de communicação F, este começará a regular a humidade do estrume; Quando esta é em excesso no estrume, pela propria acção da gravidade, escorrerá para a fossa; logo que o estrume comece a seccar, os liquidos, por capillaridade, serão aspirados, espalhando-se por toda a sua massa e mantendo-o convenientemente humido. E' esta a vantagem da montureira Hérisson, que, como se vê, dispensa a irrigação do estrume por meio de bomba, impedindo, por isso, a perda dos productos volateis, de inestimavel valor.

A cobertura da estrumeira é de zinco.

O furacão de 18 de Agosto de 1904 deteriorou muitissimo o antigo telhado e columnas de tijolos, que o sustentavam, sendo preciso, por isso, reconstruil-as. Resolveu-se, então, substituir

essas columnas por postes e tesouras de ferro, feitas de trilhos usados e collocar todo o madeiramento de peroba. Apezar d'essas despezas extraordinarias, a estrumeira aqui construida custou, apenas, cerca de 500$000.

De oito em oito dias são removidas para a montureira as camas do gado, bem como os liquidos do deposito da estrebaria.

Diariamente são renovadas as camas, que são quasi exclusivamente formadas de sapé e capim, (restos da mangedoira), sendo preferivel este, porque, devido á sua estructura tubular, se deixa mais facilmente embeber pelos liquidos das dejecções.

Alimentação do gado

O gado existente no Horto é mantido no regimen de meia-estabulação, isto é, solto de dia no pasto e á noite recolhidos á estrebaria.

Para assegurar a sua boa alimentação destinámos a forragens alguns talhões de terreno não distantes da cocheira. Além d'isso, fizeram se sementeiras de 5 alqueires de milho (um total de 250 litros), que pelo bom aspecto que apresentam, deverão chegar não só para o consumo dos animaes empregados nos serviços do Horto, mas tambem para venda, cobrindo assim as despezas feitas com a sua cultura. Por falta de semeador mechanico na occasião, foi a sementeira feita á enxada, bem como a limpeza e amontôa do milho, o que não se dará este anno, visto o Horto possuir já as machinas precisas para os trabalhos culturaes.

Em terreno especial, como acima dissémos, estabeleceram-se talhões de diversas forragens, a saber:

Canna taquara (5.000 m^2); *Capim catingueiro roxo*, *Colonião*, *Guiné*, *Millã branco* e *Massambará*, de mudas obtidas na chacara do Exmo. Snr. Conselheiro Dr. Antonio Prado, em São Paulo, e Instituto Agronomico, de Campinas.

Além d'isso, em pequenos tratos de terreno, foram semeadas diversas forragens, de sementes enviadas pela Secretaria da Agricultura do Estado, taes como;

Teosinte, *sorgho*, *feijão da Florida*, *trevo encarnado*, *aveia*, *cevada*, *centeio*, *ervilhaca*. etc.

Pouco podemos dizer acerca do resultado de taes sementeiras, pois que nos falta o tempo preciso para emittir opinião segura.

O Teosinte *(Reana luxurians Durien)* apresenta-se muito bem. Foi semeado com semeador mechanico e tratado com o cultivador Planet. Occupa uma área de 4.500$^{m^2}$.

A aveia desenvolveu-se muito bem, tendo sido aproveitada, em verde, para forragem. Semeada em abril de 1904 só em fins de maio começou a desenvolver-se, tendo dado 5 córtes, com uma altura média de 0,^{m}60.

O feijão da Florida *(Mucuna utilis)* fructificou abundantemente. Será este anno semeado em área bastante grande, para ser enterrado como estrumação verde. Esta e outras leguminosas serão semeadas nos terrenos em que foi feita este anno a cultura do milho.

Da Escola Nacional de Agricultura. de Coimbra, recebemos 16 variedades de milhos portuguezes, que foram semeados em canteiros especiaes. Produziram bem, em geral tendo sido, arrecadadas as espigas para novas sementeiras este anno.

Pessoal

Além do director, ha no Horto um feitor encarregado da fiscalização dos serviços e uma turma de trabalhadores, cujo numero tem variado conforme as necessidades das culturas, como se verificará pelo presente quadro;

Mezes	Trabalhadores	Despeza
Janeiro.	7	387$500
Fevereiro	9	774$500
Março	11	1:024$200
Abril	12	1:007$500
Maio	12	1:042$200
Junho	14	1:186$100
Julho	14	1:256$250
Agosto	13	1:169$200
Setembro	12	997$350
Outubro	11	950$550
Novembro.	13	1:023$500
Dezembro.	13	1:049$750
	Total. . .	11:968$600

Como se vê, a media mensal foi, em 1904, de 12 trabalhadores, com um jornal de 2$500. Já este anno, porém: foi esse numero reduzido a 10, inclusive o feitor, devendo notar-se que estão alli incluidos 2 menores, com salario mais pequenos.

Cercas e caminhos

Afim de evitar os estragos feitos pelas boiadas que constantemente transitam pelas estradas de rodagem de Jundiahy a Campinas e de Jundiahy a Louveira, foi o Horto cercado numa extensão de 3.988 metros, com cerca de arame farpado e postes de trilhos velhos e de madeira, sendo esta tirada de terrenos da Companhia.

Seria de grande vantagem concluir-se a vedação dos pontos restantes, pois que não tendo o Horto empregados para a sua vigilancia podem ser destruidas, ou damnificadas as plantações e sementeiras, como succedeu a 120 guarantãs que, por espirito de malvadez, foram cortados. Felizmente, foi esse o unico facto d'essa natureza; mas, para prevenir a sua repetição, seria conveniente fazer-se o serviço que deixamos indicado.

Além da reparação nos caminhos existentes (inclusive na estrada de rodagem que atravessa o Horto e que estava intransitavel), foram construidos outros novos, para facil accesso ás plantações e regularidade dos serviços. A estrada de Jundiahy a Louveira, em frente á casa de residencia do Director, teve que ser desviada para junto da linha da Companhia, com o que se evitou a despesa de duas cercas de arame em não pequena extensão

Lavoura

Durante o anno de 1904, ou melhor, de 1.º de Março a a 31 de Dezembro, foram lavrados, em 128 dias de serviço, 226.944 m^2 de terreno, o que dá, por dia de lavoura, uma media de 1.773 m^2. Na Europa lavram-se, com 2 cavallos, termo medio, de 1.500 a 2.000 m^2.

Vê-se por aqui que não foi baixa a média alcançada no Horto. notando-se, de mais a mais, que o serviço foi feito com bois não amestrados e em terra bruta. Nestes terrenos não se pode conseguir mais trabalho, porque as innumeras raizes que os alastram *empapam* muita a charrua, sendo preciso parar frequentemente para a sua limpeza.

Antes de lavrados, os terrenos são roçados com foices roçadouras e, em seguida, passada charrua, que enterra todo o matto que apodrecendo serve de estrumação á terra.

No serviço de lavoura foram empregados quasi que exclusivamente as charrúas de volta-aiveca, dando excellente resultado

o modelo feito em Villa Americana, com relha e aivéca de aço. Trabalhando com esta machina, conseguimos extinguir completamente os sapésaes.

Neste serviço empregam-se duas pessoas: uma para dirigir a charrúa e outra (um menino) para guiar os animaes. Uma das juntas de bois já trabalha muito bem sem guia, o que torna ainda menor o preço do serviço.

Esperamos poder empregar já este anno os muares nos trabalhos aratorios, pelo menos nas lavouras preparatorias, lavoura de sementeira. Até aqui, como em outro logar dizemos, têm sido utilisados sómente no serviço de transporte, gradagens, carpas, etc.

No concurso de trabalhadores ruraes, em novembro realizado na capital, foi premiado, com diploma e premio em dinheiro, o empregado que o Horto alli enviou.

As lavouras são aqui feitas principalmente no outomno e inverno, ficando a terra em descanço de 2 a 3 mezes. Em seguida são destorroadas com o cultivador de discos e gradadas, dando neste serviço magnifico resultado a grade Acme.

Dias antes das plantações, ou sementeiras, são as terras novamente lavradas, mas, então, já a menor profundidade.

Nos terrenos assim trabalhados, as plantações têm exigido, apenas, uma a duas limpezas annualmente, trabalho este feito, ou com o cultivador Planet, ou com a grade acima citada, empregando esta 1 homem e 2 muares, e aquelle 1 homem e 1 muar.

Extincção de formigueiros

Ao serem iniciados os trabalhos do Horto, surprehendeu-nos o numero extraordinario de formigueiros de saúva, que, ás vezes, numa noite apenas, destruiram o nosso trabalho de muitos dias. Sem perda de tempo, resolvemos proceder á extincção d'esses formigueiros, sem o que seria impossivel proseguirem os trabalhos culturaes.

Para evitar perdas de tempo, e de dinheiro, em experiencias, nem sempre satisfactorias, com formicidas diversos, empregámos um producto de que conheciamos os resultados. Sem, por isso, querer despreciar este ou aquelle ingrediente, daremos conta do resultado obtido com o formicida Pestana (sulphureto de carbonio), que, devemos confessal-o, ultrapassou a nossa espectativa.

De 1 de fevereiro de 1904 a 31 de março do corrente anno, foram destruidos 2034 formigueiros, sendo verificada a sua completa extincção.

Devemos accrescentar, e que é de muita importancia, que em nenhum caso falhou a applicação do formicida, obrigando-nos a repetir a operação.

Gastaram-se 93 latas de 4 litros, representando uma despeza de 670$400.

Fazendo o calculo, teremos que cada formigueiro ficou por 329,6 reis, ou, antes, 330 réis. Calculando, embora excessivamente, a 170 réis a mão de obra por formigueiro, teremos para cada um, uma despeza total de 500 réis.

Eis o processo que empregamos:

Depois de bem limpo o formigueiro, isto é, depois de retirada toda a terra fôfa de junto dos olheiros, deita-se-lhes agua, variando a sua quantidade com o tamanho do formigueiro. Entre estas duas operações deve haver um intervallo de algumas horas, ou, como temos feito, effectuar a limpeza pela manhã e atacar a tarde o formigueiro.

Poderemos estabelecer para cada um uma média de 20 litros de agua.

Em seguida, deita-se formicida nos 6, ou 8 maiores olheiros, tendo primeiramente tapado os restantes.

Em geral, uma lata de 4 litros chega para 20 formigueiros. Só em rarissimos casos temos empregado meio litro para uma só *panella*.

Uma vez applicado o formicida, lança-se fogo em um dos maiores olheiros, tapando-se os outros logo que comece a explosão. O ultimo olheiro, ou melhor, o unico que ficou aberto, é tapado passados 10 minutos a um quarto de hora.

Assim temos feito e, como fica dito, sem um unico insuccesso.

Desde que começamos a empregar o formicida Pestana, perdemos apenas, destruidas pela saúva, 16 plantas, porcentagem insignificante.

Plantações definitivas

Para a formação de uma matta em que se acham representadas as melhores essencias florestaes, quer indigenas, quer exoticas, foi o Horto dividido em talhões de 10.000 metros quadrados, approximadamente, cabendo a cada um

d'elles uma essencia diversa. Especies ha, porém, que, pela sua importancia, occupam mais de um talhão.

Antes da plantação definitiva de qualquer essencia, é o terreno lavrado, pelo menos uma vez, abrindo-se as covas á medida que vão sendo collocados os diversos exemplares. Tendo sido a terra revolvida pelos instrumentos aratorios e exposta assim à acção dos agentes atmosphericos, por um periodo nunca inferior a 2 mezes (em geral tem sido lavrada no outomno e inverno para serem plantadas na primavera seguinte), seria inutil e dispendiosa a abertura de covas com maior antecedencia. Isso só tem razão de ser em terrenos incultos, ou muito compactos, em que é indispensavel, para o bom exito da plantação, que a terra das covas esteja convenientemente meteorizada.

Dos diversos processos de plantação, démos preferencia ao em quadrado, porque, além da vantagem que têm as plantas de dispôr de um egual cubo de terra, é mais facil o seu tratamento pelas machinas agricolas, o que representa uma economia de grande importancia. Só num ou noutro caso, raros, adoptamos a plantação em quinconcio, ou equiconcio, isto é, em triangulos equilateros.

Quanto á distancia a que devem ficar as differentes plantas no mesmo talhão, isso varia muito com a especie vegetal, a natureza do terreno, clima, a applicação provavel dos seus productos, etc.

Temos, nesse ponto, observado os seguintes preceitos:

As plantações devem ser mais *apertadas* nos terrenos seccos e aridos que nos ferteis, nos climas frios que nas regiões temperadas;

Quanto mais vigorosas forem as plantas, maior deverá ser a distancia na plantação;

Quando se queira obter madeira para lenha a distancia deverá ser maior que quando se trata de obter madeira para construcção.

Na grande maioria das plantações que temos feito o intervallo de planta a planta tem sido de 4 e 3 metros, aquella principalmente para os talhões que se destinam á producção de combustivel. Estas medidas permittem não só o tratamento das plantações por meio de machinas, como atraz fica dito, mas tambem as culturas arvenses.

Em quasi todos os terrenos já definitivamente arborizados, foi feita a sementeira de milho. Como esta região é muito batida pelos ventos, a sementeira daquella graminea teve a vantagem

de protegêr as novas plantas durante oito mezes, tendo, além d'isso, a conveniencia de as obrigar a crescer direitas, protegendo-as tambem dos ardores do sol.

As plantas têm sido educadas sem *tutores* (supportes), o que torna as suas fibras mais elasticas, flexiveis, podendo ellas resistir melhor á impetuosidade dos ventos. E a prova d'isto é que ainda não perdemos um unico individuo nas plantações assim feitas, não acontecendo outrotanto ás mudas já crescidas que obtivemos em outros estabelecimentos e que, pela sua grande altura, não dispensaram tutores.

São as seguintes as plantações definitivas feitas durante o anno findo:

10.000 Eucalyptus, de differentes especies;
2.600 Cedros vermelhos (*Cedrela fissilis*, Vall);
1.400 Cedros de Gôa, ou do Bussaco (*Cupressus glauca*, Lam);
1.200 Pinheiros de São Paulo (*Araucaria brasiliensis*, A. Rich);
500 Pinheiros mansos (*Pinus pinea*, h);
200 Camorinas (*Camorina glauca*, Sieb.);
150 Guarantão (*Escubeckia biocarpa*, Engl.);

O que forma um total de 16.050 exemplares.

Por occasião da transplantação, perderam-se os seguinte:
51 Cedros do Bussaco.
12 Pinheiros de São Paulo
9 « mansos
5 Guarantão
2 Camorinas.

Dos cedros vermelhos nenhum soffreu com a transplantação, tendo, porém, alguns exemplares sido muito damnificados pela *broca*. Podados esses, rebentaram com muito vigor e mantêm-se com bom aspecto.

Das falhas nos Eucalyptus trataremos adiante, pois que variaram com as diversas especies.

Todos os exemplares que se inutilizaram foram já substituidos.

Resumindo: O Horto possue já
16.050 arvores definitivamente plantadas;
16.000 » para serem plantadas na proxima primavera
10.000 eucalyptus, que serão definitivamente plantados, o que prefaz um total de 42.050 exemplares de essencias de valor.

Eucalyptus

De todas as essencias florestaes existentes no Horto, merecem especial menção os Eucalyptus. No plano de organisação que vimos seguindo, occupam o principal logar as differentes especies d'este genero. Os Eucalyptus formam, por assim dizer, a base das futuras mattas do Horto. E damos esta preferencia aos Eucalyptus, não só pela extraordinaria rapidez do seu crescimento, mas tambem pelas multiplas applicações que tem a sua madeira, prehenchendo, como nenhuma outra essencia, os fins que a Companhia tem em vista: dormentes e lenha.

Procuraremos, bem entendido, ter aqui representadas, se não todas, pelo menos as nossas melhores madeiras e das exoticas todas aquellas cuja exploração seja vantajosa. Empregaremos todos os nossos esforços para dotar o Horto com um talhão de cada uma d'essas essencias, o que poderá mais tarde prestar valioso auxilio no estudo da nossa botanica florestal.

Cerca de 40 hectareas de terreno, ou, mais ou menos, a terça parte da area total do Horto, serão destinados exclusivamente á formação de uma matta de Eucalyptus. Para esse fim, já temos quasi todo o terreno preparado, devendo até fins da proxima primavera ficar todo plantado. Toda essa área foi dividida em talhões para 500 individuos, separados por aceiros. Cada talhão terá uma especie differente, ou, pelo menos, não haverá dois talhões consecutivos com a mesma especie. Poder-se-á assim determinar mais tarde qual a de mais valor para esta região e tambem para os terrenos de identica natureza.

Doze talhões já estão formados, com um total de 6.000 Eucalyptus; a saber:

1.º *Citriodora*, 2.º *Robusta*, 3.º *Tereticornis*, 4.º *Gigantea*. 5.º *Longifolia*, 6.º *Robusta*, 7.º *Tereticornis*, 8.º *Eugenioides*, 9.º *Corymbosa*, 10.º *Tereticornis*, 11.º *Robusta*, 12.º *Longifolia*.

Estão todos plantados em quadrado, de 4 metros de lado.

Com a transplantação, seccaram:

Citriodora	3 %
Robusta	1 %
Tereticornis	1 %
Gigantea	0,5 %
Longifolia	2 %
Engenioides	1,5 %
Corymbosa	1 %

Sobre cada talhão são tomadas as seguintes notas: Designação da especie, proveniencia da semente, data da sementeira data da transplantação, da plantação definitiva, altura média, etc., etc. Todos os Eucalyptus que formam os talhões acima enumerados foram obtidos de sementeiras feitas no Horto.

Desde a sementeira até a plantação *in situ*, são as seguintes as operações que soffrem os Eucalyptus: Em caixões com terra especialmente preparada (areia fina e terra vegetal) são semeados bastamente, sendo collocados em estufins com caixilhos de vidros Antes da sementeira são os caixões regados de maneira a conservarem-se frescos durante 4 a 5 dias, para evitar regas a principio, regas que, quando precisas, são por infiltração, nunca por aspersão.

Em geral, passados oito dias estão as plantinhas nascidas. Dois mezes após, pouco mais ou menos, são os Eucalyptus mudados para vasos pequenos, que se conservam tambem nos estufins por um espaço de 15 dias a 1 mez, sendo, então, transplantados para vasos maiores, onde poderão ficar até seis mezes. E', porém, mais conveniente plantal-os definitivamente no fim do terceiro mez. Assim temos procedido e, como se viu, com uma porcentagem de perdas muito pequena. Nos primeiros tempos (um mez, mais ou menos) os vasos devem ser collocados á sombra e pouco a pouco ir habituando as plantas aos ardores do sol.

Fazemos as sementeiras dos diversos caixotes em dias differentes de modo a não serem as novas plantas prejudicadas pela accumulação de serviços, demorando-se mais do que o tempo necessario nos caixões, ou nos vasos. Com esta disposição especial, ha sempre .plantas em vasos grandes, outras em vasos pequenos, em caixões promptos para a transplantação e sementeiras com edades diversas e gradativas. Assim é que temos sempre

7.500 vasos grandes com plantas
2.500 „ pequenos „ „
15 caixões semeados.

Ao todo, possue o Horto 20.000 Eucalyptus, a saber: 10.000 definitivamente plantados e 10.000 em vasos grandes e pequenos, que até principios de setembro estarão no logar definitivo.

Neste numero, como se vê, não estão incluidos os 15 caixões semeados, que poderão fornecer de 8.000 a 10.000 plantas.

Em um talhão especial, estabeleceu-se uma collecção de Eucalyptus (um exemplar de cada especie), que conta já 52 especies, 33 das quaes foram gentilmente offerecidas pelo Digmo. Director do Instituto Agronomico, o nosso prezado amigo e illustrado agronomo Dr. Gustavo R. T. d'Utra.

São as seguintes as especies existentes no Horto: *Acmenoides, amygdolina, angulosa, bicolar, botryoides, calophyla, citriodora, cordata, cornuta, corymbosa, corynocalyx, cosmophylla, crebra, decipiens, diversicolar* (ou *colossea) eugenioides, xoimia, ficifolia, gigantea, globulos, gomphocephala, gomphocornuta, goniocalyx, gracilipes, Gunnii, hæmastoma. hemiphloia, hehmannii, lencoxylon, longifolia, macrocarpa, macrorhyncha, maculata, marginota, megacarpa, melliodora, microphylla, obliqua, occidentalis, pilularis, piparita, Planchoniana, polyanthema, redunca, resinifera. robusta, rostrata, rudis, siderophloia, stuartiana, tereticornis* e *viminolis*.

Os exemplares d'estas differentes especies foram plantados em quinconcio, de 6 em 6 metros; têm sido medidos todos os mezes, para se poder, com segurança, determinar o seu desenvolvimento. Quasi todos os individuos da collecção têm tido um crescimento notavel, sobresahindo, entretanto, as especies do seguinte quadro, em que estão apontadas as diversas alturas em differentes mezes:

DESIGNAÇÃO	12-5-904	30-8-904	31-12-904	31-1-905	28-2-905	31-3-905
Acmenoides . . .	0,m50	2,m10	2,m70	3,m05	3,m50	4,m10
Angulosa . . .	0,m40	1,m63	1,m86	2,m25	2,m54	2,m95
Globulus . . .	0,m46	0,m98	1,m60	1,m92	2,m07	2,m28
Longifolia . . .	0,m30	1,m90	2,m05	2,m30	2,m50	2,m77
Nacrorhyncha . .	0,m42	2,m10	2,m35	2,m90	3,m26	3,m93
Occidentalis . .	0,m27	1,m62	1,m75	2,m05	2,m23	2,m40
Pilularis. . . .	0,m38	1,m65	1,m84	2,m10	2,m35	2,m61
Resinifera . . .	0,m60	1,m75	1,m90	2,m20	2,m40	2,m45
Rostrata. . . .	0,m70	1,m92	2,m13	2,m35	2,m50	2,m72
Siderophloia . .	0,m40	1,m75	1,m90	2,m10	2,m31	2,m50

Para saneamento do brejo existente no Horto e seu conveniente aproveitamento, foram abertas algumas vallas, afim de conduzir para o rio Jundiahy-Mirim as aguas em excesso. Infelizmente, porém, é muito consideravel a extensão d'esse brejo e insignificante a differença de nivel entre elle e o curso d'agua, de modo que os vallos não podem ter a inclinação precisa.

Em meia folha, ou parcella, de 3.500 metros quadrados, com vallos em toda a volta, terreno pantanoso, foram plantados 130 *Eucalyptus robusta*, uma das especies mais convenientes, se não a mais conveniente, para terrenos dessa natureza. Esses eucalyptus foram plantados em julho e o terreno esteve completamente inundado desde o dia 6 de novembro de 1904 até 28 de março p. p. Não se perdeu um unico exemplar, embora tenha sido muito pouco notavel o desenvolvimento de todos elles. Em vista do resultado d'esta experiencia, serão neste inverno plantados da mesma especie outros talhões, fazendo-se tambem ensaios identicos com outras especies, taes como *gloeneus, rostrata, tereticornis, etc.*

Observações meteorologicas

Por não terem chegado a tempo os instrumentos enviados pelo Dig.^mo^ Director da Commissão Geographica e Geologica do Estado, só a 1.° de Julho de 1904 poderam começar a ser feitas as observações meteorologicas. Infelizmente, porém, não podem estas ser completas porque o Horto apenas possue um thermometro de mercurio, outro de maxima e minima e um pluviometro. Seria de muitissima vantagem a acquisição, pelo menos, de barometro e de um anenométro, cujas indicações seriam dados de subida importancia.

Os thermometros estão installados sob um abrigo formado por um duplo tecto de madeira, em terreno descoberto e enselvado, a 1,^{m}80 do solo. O pluviometro está collocado proximo dos thermometros e á altura de 1,^{m}50.

As observações thermometricas são feitas de 3 em 3 horas, sendo a primeira ás 6 da manhã e a ultima ás 9 da noite.

Damos, em seguida, as observações referentes ao 2.° semestre do anno proximo passado e do 1.° trimestre do corrente anno:

Julho

Temperatura média do mez . .	15°,3
» maxima absoluta .	24°,5
» minima » .	2°,5
Totalidade da chuva	28,8 mm
Maxima em 24 horas.	15,0 mm
Numero de dias de chuva . .	6

Houve 1 dia de trovoada, 1 de relampagos, 2 de neblina, 6 de geada, 4 de orvalho, 29 dias claros, 1 encoberto e 1 meio encoberto.

Agosto

Temperatura média do mez . .	16°,0
» maxima absoluta .	29°,5
» minima » .	1°,5
Totalidade da chuva	mm 59,5
Maxima em 24 horas.	mm 16,7
Dias de chuva.	8

Houve 2 dias de trovoada, 2 de relampagos, 6 de neblina, 2 de geada, 4 de orvalho, 22 dias claros, 5 encobertos e 4 meio encobertos.

Setembro

Temperatura média do mez . .	18°,0
» maxima absoluta .	36°,0
» minima » .	6°,0
Totalidade da chuva	mm 195.6
Maxima em 24 horas.	mm 58,9
Dias de chuva	10

Houve 4 dias de trovoada, 5 de relampagos, 1 de neblina, 17 dias claros, 9 encobertos e 4 meio encobertos.

Outubro

Temperatura média de mez . .	18°,7
» maxima absoluta .	34°,0
» minima » .	6°,0
Totalidade da chuva	mm 121.4
Maxima em 24 horas	mm 33,3
Dias de chuva.	8

Houve 4 dias de trovoada, 4 de relampagos, 3 de neblina, 21 dias claros, 7 encobertos e 3 meio encobertos.

Novembro

Temperatura média do mez . .	20°,8
» maxima absoluta .	32°,0
» minima » .	5°,0
Totalidade da chuva	152,3 mm
Maxima em 24 horas. . . .	47,9 mm
Dias de chuva	12

Houve 12 dias de trovoada, 10 de relampagos, 2 de neblina, 2 de arco-iris, 18 dias claros, 9 encobertos e 3 ½ encobertos.

Dezembro

Temperatura média do mez . .	21°,1
» maxima absoluta .	32°,5
» minima » .	12°,5
Totalidade da chuva	358,8 mm
Maxima em 24 horas	48,0 mm
Dias de chuva.	20

Houve 12 dias de trovoada, 10 de relampagos. 1 de neblina, 1 de arco-iris, 13 dias claros, 11 encobertos e 7 ½ encobertos.

Janeiro

Temperatura média do mez . .	21°,0
» maxima absoluta .	34°,0
» minima » .	9°,0
Totalidade da chuva	438,7 mm
Maxima em 24 horas. . . .	200,0 mm
Dias de chuva.	12

Houve 10 dias de trovoada, 11 de relampagos, 3 de neblina, 3 de arco-iris, 20 dias claros, 7 encobertos e 4 meio encobertos.

Fevereiro

Temperatura média do mez . .		$22^{\circ},3$
»	maxima absoluta .	$31^{\circ},5$
»	minimá » .	$14^{\circ},0$
Totalidade da chuva		$264^{mm},68$
Maxima em 24 horas. . . .		$67^{mm},8$
Dias de chuva.		18

Houve 22 dias de trovoada, 23 de relampagos, 7 de neblina, 6 de arco-iris, 16 dias claros, 5 encobertos e 7 ½ encobertos.

Março

Temperatura média do mez . .		$24^{\circ},4$
»	maxima absoluta .	$30^{\circ},5$
»	minima » .	$13^{\circ},0$
Totalidade da chuva		$138^{mm},75$
Maxima em 24 horas. . . .		$63^{mm},75$
Dias de chuva.		11

Houve 6 dias de trovoada, 6 de relampagos, 3 de neblina, 2 de arco-iris, 16 dias claros, 7 encobertos e 8 ½ encobertos.

Horto Florestal, 10 de abril de 1905.

Edmundo Navarro de Andrade,
Director.

VI

Locomoção

Continua a testa d'esta importante e difficil divisão, prestando, com inexcedivel dedicação e muita intelligencia, os mais relevantes serviços á Companhia, o distincto especialista engenheiro Francisco Paes Leme de Monlevade.

Passo a transcrever em sua integra, o minucioso e bem elaborado relatorio que me foi apresentado por aquelle habil e muito competente profissional, onde se acham reunidas as mais detalhadas informações sobre tudo quanto concerne a essa divisão do serviço.

Illm. Snr.

Tenho a honra de passar ás mãos de V. S., o relatorio dos trabalhos d'esta divisão, executados durante o anno de 1904.

I. — Material rodante

O effectivo do material rodante, em serviço e reparação era, em 31 de Dezembro de 1904, o seguinte:

Designação	Bitola de				Total
	1,m60	1,m00	0,m60		
			Santa Rita	Descalvadense	
Locomotivas	68	58	4	3	133
Carros especiaes	11	5	—	—	16
„ de passageiros	52	56	4	4	116
„ „ bagagens e correio . .	26	16	1	—	43
„ para animaes de raça . .	2	—	—	—	2
„ „ transporte de carruagens	1	—	—	—	1
Carros de soccorro	1	—	—	—	1
Vagões diversos	1.470	925	24	12	2.431
„ guindaste	3	1	—	—	4

Locomotivas

O seguinte quadro mostra o numero, typo e elementos mais essenciaes das locomotivas.

Bitola de $1,^{m}60$

Typo	Numeros	Rodas motrizes		Diametro do cylindro em millimetros	Curso do embolo em millimetros	Peso em kilogrammas		Força de tracção em kilogrammas	Superficie de aquecimento	
		Numero	Diametro em metros			Adherente	Total		Directo	Tubular
Passageiros .	1 á 4	4	1,520	400	550	22.200	30.000	3.700	m^2 6,7492	m^2 66,5439
” .	5 á 8	4	1,216	425	600	24.000	35.000	5.700	m^2 8,0700	m^2 93,5313
” .	9 á 11	4	1,670	412	550	22.225	33.000	3.570	m^2 7,9610	m^2 81,8882
” .	12 á 15	6	1,391	425	550	27.000	35.500	4.400	m^2 7,8920	m^2 93,7375
” .	22	4	1,670	425	550	23.800	36.800	4.760	m^2 10,2654	m^2 79,9869
” .	24 á 26	4	1,576	406	610	23.600	36.800	4.060	m^2 9,1084	m^2 81,3198
” .	38 á 41	4	1,670	$\frac{305}{508}$	610	34.900	48.000	6.600	m^2 10,1241	m^2 123,6214
” .	48 á 50	4	1,670	$\frac{305}{508}$	610	36.050	51.700	8.300	m^2 10,8968	m^2 133,1924
” .	68	6	1,720	482	660	46.723	60.953	8.720	m^2 11,8822	m^2 170,7969
” .	69	6	1,720	$\frac{355}{609}$	660	46.703	62.929	8.698	m^2 11,8822	m^2 170,7969
Cargas . .	17 á 18	8	1,216	500	600	41.320	46.245	8.170	m^2 8,9212	m^2 121,3000

Typo	Numeros	Rodas motrizes		Diametro do cylindro em millimetros	Curso do embolo em millimetros	Peso em kilogrammas		Força de tracção em kilogrammas	Superficie de aquecimento	
		Numero	Diametro em metros			Adherente	Total		Directo	Tubular
Cargas . .	19 á 21	8	1,216	450	600	40.620	45.320	6.390	m^2 8,2275	m^2 107,2512
" . .	27, 28 e 33 á 37	8	1,271	329 / 533	610	45.000	54.200	8.340	m^2 11,1365	m^2 135,2822
" . .	29	8	1,271	508	610	45.000	53.700	8.340	m^2 11.1365	m^2 135,2822
" . .	42 á 47 e 54 á 57	8	1,250	375 / 625	700	65.900	74.779	17.445	m^2 13,1412	m^2 176,5935
" . .	58 á 63	8	1.250	351 / 581	700	56.153	64.100	11.560	m^2 10,1289	m^2 148,0058
Manobras .	23	4	1,291	400	550	32.800	39.000	4.670	m^2 7,2358	m^2 93,7170
" .	30 á 32	6	0,915	456	456	24.500	28.500	4.330	m^2 4,3654	m^3 40,5047
" .	51 á 53 e 64 á 67	6	1,118	508	508	28.460	31.800	4.300	m^2 4,2005	m^2 40,5065

Bitola de $1,^{m}00$

Locomotivas

Typo	Numero	Rodas motrizes		Diametro do cylindro em millimetros	Curso do embolo em millimetros	Peso em kilogrammas		Força de tracção em kilogrammas	Superficie de aquecimento	
		Numero	Diametro em metros			Adherente	Total		Directo	Tubular
Passageiros .	1, 7 e 8, 11 a 13, 16 e 17	4	1,085	305	457	12.700	19.151	2.035	m^2 5,6253	m^2 52,3318
,, .	24	4	1,085	330	457	13.600	20.412	2.567	m^2 5,5023	m^2 81,7500
,, .	9 e 10	6	1,016	335	457	16.864	. . .	3.173	m^2 5,7524	m^2 71,4523
,, .	28 a 30 e 35 a 40	6	1,143	381	508	19.958	36.308	3.610	m^2 5,5619	m^2 80,4893
,, .	60 a 62	6	1,219	432	508	31.000	38.000	6.375	m^2 8,1770	m^2 97,5200
Cargas . .	3 a 5	8	0,940	381	457	21.772	25.401	3.950	m^2 6,3212	m^2 91,1501
,, . .	14 e 15, 18 e 19, 21 a 23, 26	8	0,940	381	508	23.687	27.216	4.390	m^2 5,2137	m^2 81,2122
,, . .	25, 31 a 34, 41 a 52	8	0,940	241 / 406	508	25.500	29.000	4.717	m^2 5,2137	m^2 81,2122
,, . .	53 a 55	8	1,011	398 / 581	505	29.850	32.500	5.645	m^2 6,0509	m^2 74,0606
Manobras .	56 a 59	6	0,960	379	455	29.500	31.800	4.768	m^2 5,3100	m^2 51,2549

Bitola de 0,m60

Typo	Numeros	Rodas motrizes		Diametro dos cylindros	Curso do embolo	Força de tracção	Superficie de aquecimento	
		Numero	Diametro				Directo	Tubular
Passageiros	3 e 4	4	0,750	225	350	1.618	m² 2,4886	m² 14,8920
„	5	4	0,937	225	400	1.488	m² 3,4928	m² 20,7862
Cargas	1 e 2	4	0,675	200	350	1.420	m² 3,0360	m² 15,2138
„	6	4	0,725	278	406	2.262	m² 2,6183	m² 17,8677
„	7	4	0,725	279	406	3.386	m² 3,2171	m² 24,4863

Houve um augmento de 3 locomotivas, de n.os 60, 61 e 62 para trens de passageiros da bitola de 1,m00, vindas dos Estados Unidos da America do Norte.

No relatorio de 1899 iniciamos um estudo comparativo dos resultados economicos entre os consumos de carvão e oleo nas machinas ns. 68 e 69, uma simples e outra compound, mas ambas identicas no peso adherente, esforço de tracção, superficie de aquecimento, e em todos os detalhes do mecanismo.

Presentemente vamos continuar esse estudo, tomando para base o consumo de combustivel e lubrificante desde que as locomotivas começaram a trabalhar, isto é, desde junho de 1899 até 31 de dezembro de 1904.

Carvão por locomotiva kilometro

Machina 68 (simples) . . . 10,97 kilogs.
Machina 69 (compound) . . 10,05 kilogs.

Excesso do consumo da simples sobre a compound, kilogrs. 0,92 ou 9,15 %.

Lenha por locomotiva kilometro

Machina 68. . . . . . 0,113 mets. cubs,
Machina 69. . . . . . 0,121 mets. cubs.

Excesso do consumo da compound sobre a simples 0,008 kilogrs. ou 7,08 %.

Oleos por locomotiva kilometro

Machina 68. . . . . 0,060 litros
Machina 69. . . . . 0,058 litros

Excesso do consumo da simples sobre a compound 0,002 litros ou 3,45 %.

O preço medio do carvão de 1899 a 1904 foi de 58$959 por tonelada. O preço medio da lenha durante o anno de 1904 foi de 3$080 por metro cubico. O preço medio de lubrificante de 1899 a 1904 foi de 630 réis por litro.

Os percursos kilometricos foram:

	Com carvão	Com lenha	Total
Machina 68	175.430	89.700	265.130
Machina 69	195.241	76.004	271.245

N'essas condições a despeza total das duas machinas foi a seguinte, no periodo considerado:

Carvão

Machina 68 175.430 × 10,97 = 1924,5 toneladas por 113:466$595
Machina 69 195.241 × 10,05 = 1962,2 toneladas por 115:689$349

Lenha

Machina 68 89.700 × 0,113 = 10136 metros cubicos por 31:218$880
Machina 69 76.004 × 0,121 = 9196 metros cubicos por 28:323$680

Lubrificantes

Machina 68 265.130 × 0,060 = 15907,8 litros por 10:021$914
Machina 69 271.145 × 0,058 = 15732,2 litros por 9:911$286

Os preços por locomotiva kilometro, de carvão, lenha e lubrificante, foram:

	Carvão	Lenha	Lubrificantes
Machina 68	647 réis	348 réis	38,8 réis
Machina 69	593 réis	373 réis	36,5 réis

A vantagem economica da compound sobre a simples, por locomotiva kilometro, foi:

Em carvão, menos 54 réis.
Em lenha, mais 25 réis.
Em lubrificantes, menos 2,3 réis.

Em reparações despendeu-se até o dia 31 de dezembro de 1904:

Machina 68 . . . . 48:021$536
Machina 69 . . . . 50:337$772

E o preço da reparação por locomotiva kilometro foi:

Machina 68 . . . . réis 181,1
Machina 69 . . . . réis 185,6

Differença contra a machina compound, réis 4,5

A despeza total em conducção de trens, combustivel, lubrificantes e materiaes diversos (estopa, gaxeta, etc.) bem como o total das reparações feitas, importou, desde o principio do trabalho d'estas machinas em 1899, até 31 de dezembro de 1904, em:

Machina 68. . . . . 257:785$640
Machina 69. . . . . 258:694$068

Excesso da machina compound sobre a simples 908$428

Estas despezas referidas á locomotiva kilometro são respectivamente as seguintes:

Machina 68.	réis	942,6
Machina 69.	réis	953,7
Excesso da compound sobre a simples	réis	11,1

Levando em conta os juros do excesso do custo da machina 69 sobre a machina 68, nos 6 annos decorridos, teriamos de addicionar ao preço kilometrico da machina compound, a quantia de 7,8 réis, que elevaria a 18,9 o ultimo excesso a consignar contra a machina compound.

O periodo de 6 annos que servio para a organisação d'estas medias estatisticas é perfeitamente sufficiente para encerrar o estudo comparativo entre as duas machinas.

Uma e outra pertencem, cada uma em seu genero aos typos mais modernamente usados. Se verificamos, ao contrario do que se tem observado em outras estradas, a nenhuma vantagem economica da machina compound, não pretendemos contestar entretanto que ella realmente exista. O que nos parece é que conforme o perfil das linhas, que geralmente não é levado em conta entre nós, quando se trata de adquirir machinas de um ou outro systema, haverá vantagem ou não na adopção d'este ou d'aquelle.

Estamos convencidos que, se as linhas de bitola larga da Companhia Paulista em vez de terem um perfil ondulado, composto exclusivamente de rampas e contra-rampas que excedem raramente a 2 kilometros, fossem constituidas de rampas longas, como acontece na Estrada de Ferro Central do Brazil e outras dos Estados do Rio e de Minas muito diversos teriam sido os resultados obtidos na nossa comparação. Com effeito as machinas compound, produzem o maximo de economia quando funccionam seguidamente com o regulador aberto, não podendo produzir vantagem alguma d'esse genero, quando trabalham pela gravidade.

N'este caso a quantidade de ar injectada no escapamento é contra-producente, em relação ao gasto de combustivel, porque occasiona uma tiragem mais violenta nas machinas compound, cujo volume de cylindos é quadruplo do da simples.

Comprehende-se que por maior cuidado que se possa ter nas descidas, em fechar as portas dos cinzeiros para impedir a entrada em excesso do ar, provocada pela tiragem, a machina compound gastará sempre mais combusti-

vel, n'esses casos, do que a simples, mesmo porque as portas dos cinzeiros não podem fechar perfeitamente.

Parece a primeira vista qne este inconveniente das machinas compound deveria ser geral e independente da forma do perfil. Não se dá entretanto, nas linhas onduladas da Paulista, o mesmo facto que se dá nas de longas rampas das Estradas a que alludimos. Na Paulista é preciso ter sempre cheias as fornalhas das locomotivas, porque não haveria tempo de preparar convenientemente o fogo para uma subida, nas pequenas contra-rampas que geralmente as precedem, ao passo que quando uma machina desce uma serra de 15 ou 20 kilometros, como, por exemplo a do Mar, do Tunnel Grande a Bifurcação, ou a mesma serra de Paranaguá até proximo de Curitiba, é apenas necessario manter nas suas fornalhas a pequena quantidade de combustivel sufficiente para manter a pressão requerida para o funccionamento dos apparelhos de freio ou do contra-vapor tão raramente empregado. Acreditamos pois que é essencialmente devido ao seu perfil que a Companhia Paulista não pode tirar vantagem real das locomotivas compound que possúe em suas linhas, mórmente das de passageiros cuja velocidade nas descidas é consideravel por ser necessario recuperar o tempo gasto em subir as fortes rampas (2 %) que existem em varios trechos, e não julgamos então de bom conselho a acquisição futura de outras locomotivas d'este systema, sobretudo para o serviço do trecho mais trafegado, de Jundiahy ao Rio Claro.

O estado do material da tracção em 31 de dezembro de 1904 era o seguinte:

Locomotivas

Bitola de 1,m60	Em bom estado.	40
	Em estado regular [1]	23
	Em reparação	5
Bitola de 1,m00	Em bom estado.	31
	Em estado regular.	23
	Em reparação	4
Bitola de 0,m60	Em bom estado.	5
	Em estado regular.	2
	Em reparação	—

[1] Incluimos sob a denominação de estado regular todas as locomotivas que, depois de soffrerem grandes reparações, tiveram um percurso approximadamente de 40.000 kilometros na bitola de 1,m60, 20.000 kilometros na bitola de 1,m00 e 10.000 kilometros na bitola de 0,m60.

A Companhia Paulista possuia á 31 de Dezembro de 1904 um total de 2613 vehiculos assim divididos:

Designação	Carros	Vagões	Total
Bitola de 1,m60	93	1.473	1.566
Bitola de 1,m00	77	925	1.002
Bitola de 0,m60 (Santa Rita). . . .	5	24	29
Bitola de 0,m60 (Descalvadense). . .	4	12	16
	179	2.434	2.613

Esses vehiculos ficam assim descriminados por suas classes e, bitolas:

Carros — Bitola de 1,m60

Designação	Procedencia	Typo	N.º de rodas	Lotação	Peso em kilogrammas	Numero em Serviço	Numero em Reparação	Numero em Total	Total por especie
Carros especiaes	Estados Unidos — Carro de luxo	Americano	8	—	19.180	1	—	1	
	„ „ — „ „ inspecção . .	„	8	—	19.775	1	—	1	
	Brazil — „ „ pagamento . .	„	8	—	19.225	1	—	1	
	Inglaterra, transformado nas officinas para carros funebres.	Inglez	4	—	6.535	2	—	2	
	Inglaterra, transformado nas officinas para carros para presos	„	4	—	6.970	2	—	2	
	Inglaterra, transformado nas officinas para carros para doentes (1.ª classe). . . .	„	4	17	7.615	2	—	2	
	Inglaterra, transformado nas officinas para carros para doentes (2.ª classe). . . .	„	4	11	6.800	2	—	2	
						11	—	11	11
Carros de 1.ª classe	Brazil (Officinas de Jundiahy)	Americano	8	52	21.405	—	1	1	
	„ „ „ „	„	8	40	17.440	—	2	2	
	Estados Unidos.	„	8	40	19.300	12	1	13	
	Inglaterra (transformado nas officinas) . .	Inglez	4	10	8.500	1	—	1	
	„ „ „ „ . .	Americano	8	48	19.060	3	—	3	
						16	4	20	20

Designação	Procedencia	Typo	N.º de rodas	Lotação	Peso em kilogrammas	Numero em Serviço	Numero em Reparação	Numero em Total	Total por especie
Carros de 2.ª classe	Brazil (officinas de Jundiahy)	Americano	8	76	19.765	1	—	1	
	„ „ „ „	„	8	60	16.800	3	—	3	
	Estados Unidos.	„	8	70	17.800	12	—	12	
	Inglaterra	„	8	70	18.200	5	—	5	
						21	—	21	21
Carros compostos de 1.ª e 2.ª classe.	Brazil (officinas de Jundiahy)	Americana	8	54	19.150	1	—	1	
	Estados Unidos.	„	8	60	19.300	7	1	8	
	Inglaterra	„	8	58	17.550	2	—	2	
						10	1	11	11
Carros para bagagem	Inglaterra (transformado nas officinas) . .	Inglez	4	—	6.340	4	2	6	
	Estados Unidos.	Americano	8	—	13.300	2	—	2	
	„ „	„	8	—	17.880	10	—	10	
						16	2	18	18
Carros para correio	Estados Unidos (transformado nas officinas)	Americano	8	—	16.000	2	—	2	
	„ „ „ „ „	Inglez	4	—	7.300	4	—	4	
	Inglaterra	„	6	—	12.325	1	—	1	
	Brazil (officinas de Jundiahy)	Americano	8	—	16.125	1	—	1	
						8	—	8	8

Designação	Procedencia	Typo	N.º de rodas	Lotação	Peso em kilogrammas	Numero em			Total por especie
						Serviço	Reparação	Total	
Carros para animaes de luxo	Inglaterra	Inglez	4	—	6.960	2	—	2	
						2	—	2	2
Carros para bagagem	Brazil (officinas de Jundiahy)		4	—	6.350	1	—	1	
						1	—	2	1
Carro soccorro	Belgica (transformado uas officinas) . . . . (Antigo vagão belga tubular)		8	—	13.000	1	—	1	
						1	—	1	1
					TOTAL GERAL				93

Vagões — Bitola de $1,^m60$

Designação	Procedencia	Typo	N.º de rodas	Lotação	Peso morto em kilogrammas	Numero em Serviço	Numero em Reparação	Numero em Total	Total por especie
Vagões cobertos com freio e compartimento para os guardas.	Brazil (Officinas de Jundiahy)	Inglez	4	10.000	7.500	28	—	28	
	” ” ” ”	Americano	8	20.000	13.300	27	2	29	
	Inglaterra	Inglez	4	10.000	7.000	69	6	75	
	”	Americano	8	20.000	13.700	55	5	60	
	Belgica	Inglez	4	10.000	7.200	50	—	50	
						229	13	242	242
Vagões cobertos com freio e sem compartimento para os guardas.	Brazil (Officinas de Jundiahy)	Inglez	4	10.000	7.100	28	—	28	
	Inglaterra	”	4	10.000	6.200	69	6	75	
	Belgica	”	4	10.000	6.500	50	—	50	
						147	6	153	153
Vagões cobertos e sem freio.	Inglaterra	Inglez	4	10.000	6.000	224	13	237	
	Belgica	”	4	10.000	6.200	30	—	30	
	Brazil (Officinas de Jundiahy)	”	4	10.000	5.600	219	10	229	
	Inglaterra	”	6	18.000	9.800	12	—	12	
						485	23	508	508

Designação	Procedencia	Typo	N.º de rodas	Lotação	Peso morto em kilogrammas	Numero em Serviço	Numero em Reparação	Numero em Total	Total por especie
Vagões abertos e sem freio.	Inglaterra	Inglez	4	10.000	5.000	75	10	85	
	Belgica	,,	4	10.000	5.000	20	—	20	
	Brazil (Officinas de Jundiahy)	,,	4	10.000	5.300	131	15	146	
	Inglaterra	,,	6	18.000	8.300	5	1	6	
	Brazil (Officinas de Jundiahy)	,,	6	18.000	8.300	8	4	12	
	Inglaterra	Americano	8	20.000	11.200	28	2	30	
	Belgica	,,	8	20.000	11.850	84	6	90	
	Estados Unidos . . . . , ...	,,	8	20.000	11.000	25	5	30	
	Brazil (Officinas de Jundiahy)	,,	8	20.000	10.200	24	1	25	
	Inglaterra (tender do guindaste de Porto Ferreira)	Inglez	4	10.000	5.400	1	—	1	
						401	44	445	445
Vagões abertos para trilhos e para madeira.	Inglaterra	Inglez	4	10.000	4.600	14	—	14	
	,, ...	,,	4	10.000	6.650	15	—	15	
	Brazil (Officinas de Jundiahy)	,,	4	10.000	4.600	11	—	11	
						40	—	40	40
Vagões sem freio para animaes.	Inglaterra	Inglez	4	10.000	6.700	5	—	5	
	Brazil (Officinas de Jundiahy)	,,	4	10.000	6.700	22	1	23	
						27	1	28	28

Designação	Procedencia	Typo	N.º de rodas	Lotação	Peso morto em kilogrammas	Numero em			Total por especie
						Serviço	Reparação	Total	
Vagões para lastro sem freio.	Inglaterra	Inglez	4	9.000	5.000	13	1	14	
	Estados Unidos	„	4	9.000	4.800	40	—	40	
						53	1	54	54
Vagões guindaste.	Inglaterra	Inglez	6	—	—	1	—	1	
	„	„	4	—	—	2	—	2	
						3	—	3	3
				TOTAL GERAL					1.473

Em 31 de Dezembro de 1904 era o seguinte o estado d'esse material:

Designação	Carros	Vagões	Total
Em serviço	86	1.385	1.471
Em reparação	7	88	85
Total geral. . . .	93	1.473	1.556

Durante o anno de 1904 não houve alteração nos vehiculos da bitola de 1,^{m}60.

O quadro seguinte mostra o effectivo do material rodante da bitola de 1,^{m}60 de 1889 á 1904.

Annos	Carros	Vagões	Total geral
Anno de 1889 . . .	33	518	551
„ „ 1890 . . .	45	548	593
„ „ 1891 . . .	65	755	820
„ „ 1892 . . .	64	857	921
„ „ 1893 . . .	66	918	984
„ „ 1894 . . .	91	1.053	1.144
„ „ 1895 . . .	91	1.185	1.276
„ „ 1896 . . .	97	1.249	1.346
„ „ 1897 . . .	97	1.414	1.511
„ „ 1898 . . .	98	1.414	1.512
„ „ 1899 . . .	98	1.418	1.516
„ „ 1900 . . .	98	1.421	1.519
„ „ 1901 . . .	91	1.471	1.562
„ „ 1902 . . .	92	1.471	1.563
„ „ 1903 . . .	92	1.471	1.563
„ „ 1904 . . .	93	1.470	1.563

Observação: — Não figuram nos vagões acima mencionados, os tres vagões guindaste.

A numeração dos carros é representada pelo quadro abaixo:

Numeração	N. de carros	Descripção	Numero de rodas	Numero de lugares
00	1	Carro de Inspecção	8	
000	1	„ da Directoria	8	
1	1	„ para presos .	4	26 lugares
2	1	„ de 1.ª classe .	4	10 „
3—4	2	„ para doentes 1.ª cl.	4	13 „ e 1 cama
5	1	„ Composto. .	8	54 „ { 24 de 1.ª cl. 30 de 2.ª cl.
6	1	„ Pagamento .	8	
7—10	4	Break	8	
11—20	10	Carro de 2.ª classe .	8	70 „
21—22	2	„ para doentes 2.ª cl.	4	10 „ e 1 cama
23	1	„ Composto. .	8	56 „ { 20 de 1.ª cl. 36 de 2.ª cl.
24	1	„ Funebre . .	4	8 „ e 1 no centro p. cadaver
25—26	2	„ Composto. .	8	58 „ { 22 de 1.ª cl. 36 de 2.ª cl.
27—28	2	„ Composto. .	8	56 „ { 20 de 1.ª cl. 36 de 2.ª cl.
31	1	„ Correio . .	6	
32	1	„ Correio . .	8	
33	1	„ de 1.ª classe .	8	52 „
34	1	„ de 2.ª „	8	76 „
35	1	„ de 1.ª „	8	40 „
36	1	„ de 2.ª „	8	60 „
37—39	3	„ de 1.ª „	8	48 „
40—44	5	„ de 2.ª „	8	70 „
45—46	2	„ de 2.ª „	8	60 „
47—48	2	„ de 2.ª „	8	70 „
49—52	4	„ de 1.ª „	8	40 „
53—55	3	„ Composto. .	8	56 „ { 20 de 1.ª cl. 36 de 2.ª cl.
56	1	„ Composto. .	8	60 „ { 24 de 1.ª cl. 36 de 2.ª cl.
57—58	2	Break.	8	
59—60	2	Carro Correio . .	8	
61—64	4	„ Correio . .	4	
65	1	„ de 1.ª classe .	8	40 „
66—68	3	„ de 1.ª „	8	40 „
70—75	6	„ de 1.ª „	8	40 „
76	1	„ Composto. .	8	56 „ { 20 de 1.ª cl. 36 de 2.ª cl.
77—82	6	Break	8	
83	1	Carro para presos .	4	26 „
86	1	„ Funebre . .	4	8 „ e 1 no centro p. cadaver
87	1	„ Taboleiro. .	4	
88—93	6	„ Bagagens . .	4	
94—95	2	„ Animaes . .	4	
152	1	„ Soccorro . .	8	
Total. .	93	Carros.		

A numeração dos vagões para o serviço de cargas é representada pelo quadro abaixo:

Vagões para lenha, 4 rodas		Vagões para lenha, 8 rodas		Breakes cobertos de 4 rodas		Vagões cobertos de 4 rodas		Vagões abertos, de 4 rodas		Vagões duplos de 4 rodas para trilhos		Vagões de 4 rodas para gado		Vagões de 4 rodas para lastro		Vagões abertos de 8 rodas		Vagões abertos de 6 rodas		Breaks cobertos de 8 rodas		Vagões cobertos de 6 rodas	
DE	A	DE	A	DE	A	DE	A	DE	A	DE	A	DE	A	DE	A	DE	A	DE	A	DE	A	DE	A
561	—	1322	—	1	4	17	33	51	—	401	414	83	85	551	560	420	—	419	—	34	—	431	
564	—	1364	—	5	6	35	50	53	56	479	486	146	—	562	563	422	—	421	—	161	—	433	
673	—	1371	—	7	10	52	—	64	—	—	—	148	—	650	672	424	—	423	—	529	—	435	
1402	1416	1374	—	11	12	59	60	70	71	—	—	501	521	674	689	426	—	425	—	816	—	437	
1419	1421	1377	—	13	16	63	—	74	—	—	—	524	—	—	—	428	—	427	—	1250	1309	439	
—	—	—	—	57	58	69	—	90	—	—	—	526	—	—	—	430	—	429	—	1447	1471	441	
—	—	—	—	61	62	86	—	93	94	—	—	—	—	—	—	432	—	455	—	—	—	443	
—	—	—	—	65	68	89	—	97	101	—	—	—	—	—	—	434	—	457	—	—	—	445	
—	—	—	—	72	73	102	103	104	—	—	—	—	—	—	—	436	—	459	—	—	—	447	
—	—	—	—	75	82	109	—	107	108	—	—	—	—	—	—	438	—	461	—	—	—	449	
—	—	—	—	87	88	112	—	111	—	—	—	—	—	—	—	440	—	463	—	—	—	451	
—	—	—	—	91	92	116	—	113	115	—	—	—	—	—	—	442	—	465	—	—	—	453	
—	—	—	—	95	96	121	122	117	120	—	—	—	—	—	—	444	—	467					
—	—	—	—	105	106	124	—	123	—	—	—	—	—	—	—	446	—	469					
—	—	—	—	142	143	126	—	125	—	—	—	—	—	—	—	448	—	471					
—	—	—	—	162	165	128	—	127	—	—	—	—	—	—	—	450	—	473					
—	—	—	—	167	170	130	—	129	—	—	—	—	—	—	—	452	—	475					
—	—	—	—	306	309	160	—	131	141	—	—	—	—	—	—	454	—	477					
—	—	—	—	357	392	166	—	144	145	—	—	—	—	—	—	456							
—	—	—	—	395	400	171	200	147	—	—	—	—	—	—	—	458							

Vagões para lenha, 4 rodas		Vagões para lenha, 8 rodas		Breakes cobertos de 4 rodas		Vagões cobertos de 4 rodas		Vagões abertos, de 4 rodas		Vagões duplos de 4 rodas para trilhos		Vagões de 4 rodas para gado		Vagões de 4 rodas para lastro		Vagões abertos de 8 rodas		Vagões abertos de 6 rodas		Breaks cobertos de 8 rodas		Vagões cobertos de 6 rodas	
DE	A	DE	A	DE	A	DE	A	DE	A	DE	A	DE	A	DE	A	DE	A	DE	A	DE	A	DE	A
—	—	—	—	417	418	301	302	149	151	—	—	—	—	—	—	460	—						
—	—	—	—	522	523	304	305	153	159	—	—	—	—	—	—	462	—						
—	—	—	—	600	623	345	356	201	300	—	—	—	—	—	—	464	—						
—	—	—	—	624	627	393	394	303	—	—	—	—	—	—	—	466	—						
—	—	—	—	636	637	415	—	310	344	—	—	—	—	—	—	468	—						
—	—	—	—	642	643	525	—	416	—	—	—	—	—	—	—	470	—						
—	—	—	—	644	645	527	528	487	500	—	—	—	—	—	—	472	—						
—	—	—	—	760	799	530	550	1162	1201	—	—	—	—	—	—	474	—						
—	—	—	—	871	888	565	599	1310	1311	—	—	—	—	—	—	476	—						
—	—	—	—	1062	1161	628	635	1417	1418	—	—	—	—	—	—	478	—						
—	—	—	—	1238	1249	638	641	—	—	—	—	—	—	—	—	1202	1231						
—	—	—	—	—	—	646	649	—	—	—	—	—	—	—	—	1312	1321						
—	—	—	—	—	—	690	759	—	—	—	—	—	—	—	—	1323	1363						
—	—	—	—	—	—	800	815	—	—	—	—	—	—	—	—	1365	1370						
—	—	—	—	—	—	817	870	—	—	—	—	—	—	—	—	1372	1373						
—	—	—	—	—	—	889	1061	—	—	—	—	—	—	—	—	1375	1376						
—	—	—	—	—	—	1232	1237	—	—	—	—	—	—	—	—	1378	1401						
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1422	1446						
21		5		306		496		251		22		28		51		170		18		89		12	

O vagão tubular belga n.º 152, figura como carro-soccorro.— O vagão n.º 110 é o tender do guindaste de Porto Ferreira.— Os tres vagões guindaste não tem numeração, e por isso não figuram na relação acima.

Vagões — Bitola 1,m00

Designação	Procedencia	Typo	N.º de rodas	Lotação	Peso morto em kilogrammas	Numero em Serviço	Numero em Reparação	Numero em Total	Total por especie
Vagões cobertos com compartimento e freio Westinghouse	Inglaterra	Americano	8	10.000	6.000	86	2	88	
	Brazil (Companhia Constructora)	„	8	10.000	6.000	10	5	15	
						96	7	103	103
Vagões cobertos sem compartimento e com freio Westinghouse	Inglaterra	Americano	8	10.000	6.000	133	7	140	
	Estados Unidos	„	8	10.000	6.000	168	8	176	
	Belgica, Vagões tubulares	„	8	20.000	9.000	100	—	100	
						401	15	416	416
Vagões cobertos sem freio	Inglaterra	Americano	8	10.000	6.000	21	—	21	
	Brazil (Companhia Constructora)	„	8	10.000	6.000	24	—	24	
	Estados Unidos	„	8	10.000	6.000	91	3	94	
	Belgica, Vagões tubulares	„	8	20.000	9.000	10	1	11	
						146	4	150	150
Vagões abertos com freio Westinghouse	Inglaterra	Americano	8	10.000	5.600	83	7	90	
	Estados Unidos	„	8	10.000	5.500	71	5	76	
						154	12	166	166

Designação	Procedencia	Typo	N.º de rodas	Lotação	Peso morto em kilogrammas	Numero em Serviço	Numero em Reparação	Numero em Total	Total por especie
Vagões abertos sem freio	Brazil, (Officinas de Rio Claro)	Americano	8	10.000	5.500	4	—	4	
	„ (Companhia Constructora)	„	8	10.000	5.400	10	2	12	
	Estados Unidos	„	8	10.000	5.500	38	3	41	
						52	5	57	57
Vagões para animaes com freio Westinghouse	Estados Unidos	Americano	8	10.000	6.000	6	—	6	
						6	—	6	6
Vagões para animaes sem freio	Inglaterra	Americano	8	10.000	6.000	5	1	6	
	Estados Unidos	„	8	10.000	6.000	18	3	21	
						23	4	27	27
Vagões de soccorro	Inglaterra	Americano	8	—	5.800	1	—	1	
	Estados Unidos	„	8	—	5.800	1	—	1	
						2	—	2	2
Vagões Guindaste	Inglaterra	Americano	8	7.000	—	1	—	1	
						1	—	1	1
						TOTAL GERAL			928

D'estes vagões 691 possúem o freio Westinghouse e 237 sómente o encanamento.

Carros — Bitola de 1,m00

Designação	Procedencia	Typo	N.º de rodas	Lotação	Peso em kilogrammas	Numero em Serviço	Numero em Reparação	Numero em Total	Total por especie
Carros especiaes	Inglaterra, (transformado nas officinas de Rio Claro para carro de pagamento). .	Americano	8	—	10.000	1	—	1	
	Estados Unidos, Carro de Inspecção. . .	”	8	—	12.800	1	—	1	
	Estados Unidos, (officinas de Jundiahy) Carro dormitorio	”	8	—	12.600	1	—	1	
	Estados Unidos, (officinas de Jundiahy) Carro de luxo	”	8	—	12.750	1	—	1	
	Brazil (officinas de Rio Claro) Carro de inspecção . . . . ; . . .	”	8	—	6.000	1	—	1	
						5	—	5	5
Carros de 1.ª classe	Inglaterra	Americano	8	32	10.000	—	1	1	
	Estados Unidos.	”	8	34	11.400	14	1	15	
	Brazil (Forja e Estaleiros). . :	”	8	36	11.000	2	—	2	
						16	2	18	18
Carros compostos de 1.ª e 2.ª classe	Inglaterra	Americano	8	42	9.500	1	—	1	
	Estados Unidos.	”	8	50	11.000	8	1	9	
	Brazil (Companhia Constructora)	”	8	48	10.000	1	1	2	
						10	2	12	12

Designação	Procedencia	Typo	N.º de rodas	Lotação	Peso em kilogrammas	Numero em			Total por especie
						Serviço	Reparação	Total	
Carros de 2.ª classe	Inglaterra	Americano	8	50	9.500	1	1	2	
	Estados Unidos	,,	8	65	11.000	20	1	21	
	Brazil (Companhia Constructora)	,,	8	65	9.500	2	—	2	
	Estados Unidos	,,	8	60	10.000	—	1	1	
						23	3	26	26
Carros de Bagagem e Correio	Inglaterra	Americano	8	—	9.500	2	1	3	
	Estados Unidos	,,	8	—	11.000	9	—	9	
	Brazil (Companhia Constructora)	,,	8	—	8.000	1	—	1	
	Brazil (officinas de Rio Claro)	,,	8	—	6.000	1	—	1	
	Brazil (officinas de Rio Claro)	,,	8	—	11.000	2	—	2	
						15	1	16	16
				TOTAL GERAL					77

Em 31 de Dezembro de 1904 o estado dos vehiculos da bitola de 1,^{m}00 era o seguinte:

Designação	Carros	Vagões	Total geral
Em serviço	69	878	946
Em reparação em Rio Claro. . . .	8	47	56
Total. . . .	77	925	1.002

Houve um acrescimo de 2 carros para bagagem e 4 vagões abertos, que foram construidos nas officinas de Rio Claro.

O quadro seguinte mostra o augmento do material rodante da bitola de 1,^{m}00 do anno de 1892 á 1904.

Annos	Carros	Vagões	Total geral
Anno de 1892	23	332	355
„ „ 1893	34	461	495
„ „ 1894	48	487	535
„ „ 1895	49	500	549
„ „ 1896	74	820	894
„ „ 1897	74	820	894
„ „ 1898	74	820	894
„ „ 1899	75	821	896
„ „ 1900	75	821	896
„ „ 1901	75	821	896
„ „ 1902	75	821	896
„ „ 1903	75	921	996
„ „ 1904	77	925	1.002

Não figura nos vagões acima mencionados o vagão guindaste.

A numeração dos carros é representada pelo quadro abaixo:

Numeracão	N. de carros	Descripção	Numero de rodas	Numero de lugares	
1	1	Carro de pagamento.	8		
2	1	„ „ inspecção .	8		
3—4	2	„ „ 2.ª classe .	8	50 lugares.	
5	1	„ composto de 1.ª e 2.ª classe. .	8	42 „	20 de 1.ª cl. 22 de 2.ª cl.
6	1	„ de 1.ª classe .	8	32 „	
7—8	2	„ para bagagem e correio . . .	8		
9—10	2	„ de 2.ª classe .	8	65 „	
11	1	„ para bagagem e correio . . .	8		
12—13	2	„ composto de 1.ª e 2.ª classe. .	8	48 „	16 de 1.ª cl. 32 de 2.ª cl.
14	1	„ para bagagem e correio . . .	8		
15	1	„ de 2.ª classe. .	8	60 „	
16	1	„ composto de 1.ª e 2.ª classe. .	8	50 „	18 de 1.ª cl. 32 de 2.ª cl.
17	1	„ dormitorio . .	8		
18—19	2	„ de 1.ª classe. .	8	34 „	
20—24	5	„ „ 2.ª classe. .	8	65 „	
25	1	„ „ 1.ª classe. .	8	34 „	
26—29	4	„ „ 2.ª classe. .	8	65 „	
30—31	2	„ „ 1.ª classe. .	8	34 „	
32—33	2	„ para bagagem e correio . . .	8		
34—37	4	„ de 1.ª classe. .	8	34 „	
38—40	3	„ composto de 1.ª e 2.ª classe. .	8	50 „	18 de 1.ª cl. 32 de 2.ª cl.
41—44	4	„ de 2.ª classe. .	8	65 „	
45—47	3	„ para bagagem e correio . . .	8		
48	1	„ para bagagem e correio . . .	8		
49—52	4	„ para bagagem e correio . . .	8		
53	1	„ da directoria .	8		
54—55	2	„ de 1.ª classe. .	8	36 „	
56—61	6	„ de 1.ª classe. .	8	34 „	
62—66	5	„ composto de 1.ª e 2.ª classe. .	8	50 „	18 de 1.ª cl. 32 de 2.ª cl.
67—74	8	„ de 2.ª classe. .	8	65 „	
75	1	„ de inspecção e 2 varandas . .	8		
76—77	2	„ para bagagem e correio . . .	8		
Total. .	77				

A numeração dos vagões da bitola de 1,^{m}00 figura no quadro abaixo.

Vagões abertos de 8 rodas		Vagões para animaes de 8 rodas		Vagões cobertos com compartimento para guardas de 8 rodas		Vagões cobertos de 8 rodas	
Numeração		Numeração		Numeração		Numeração	
De	A	De	A	De	A	De	A
1	8	83	88	26	33	9	25
49	54	314	338	44	48	34	43
159	188	499	500	69	78	55	68
289	313	—	—	622	641	79	82
439	488	—	—	722	741	89	158
489	492	—	—	762	791	189	288
493	498	—	—	812	821	339	438
501	504	—	—	—	—	505	511
512	601	—	—	—	—	602	621
—	—	—	—	—	—	642	721
—	—	—	—	—	—	742	761
—	—	—	—	—	—	792	811
—	—	—	—	—	—	822	921
—	—	—	—	—	—	922	925
223 Vagões		33 Vagões		103 Vagões		566 Vagões	

Os vagões de n.^{os} 505 a 511, 822 a 925 são tubulares.
Os vagões de n.^{os} 411 e 783 são de soccorro.
O vagão guindaste não tem numeração e por isso não figura no quadro acima.

Carros — Bitola de 0,m60 — *Linha de Santa Rita*

Designação	PROCEDENCIA	Typo	N.º de rodas	Lotação	Peso morto em kilogrammas	Numero em Serviço	Numero em Reparação	Numero em Total	Total por especie
Carro de 1.ª classe	Estados Unidos.	Americano	8	18	6.000	1	—	1	
						1	—	1	1
Carro de 2.ª classe	Estados Unidos.	Americano	8	35	6.230	2	—	2	
						2	—	2	2
Carro composto de 1.ª e 2.ª classe	Estados Unidos	Americano	8	30	5.800	1	—	1	
						1	—	1	1
Carros de Bagagem	Estados Unidos.	Americano	8	—	5.025	1	—	1	
						1	—	1	1
					TOTAL GERAL				5

Vagões — Bitola de 0,m60 — *Linha de Santa Rita*

Designação	PROCEDENCIA	Typo	N.º de rodas	Lotação	Peso morto em kilogrammas	Numero em			Total por especie
						Serviço	Reparação	Total	
Vagões cobertos	Estados Unidos.	Americano	8	5.000	4.200	15	—	15	
						15	—	15	15
Vagões abertos	Estados Unidos.	Americano	8	5.000	3.700	8	—	8	
						8	—	8	8
Vagões para Animaes	Estados Unidos.	Americano	8	—	4.400	1	—	1	
						1	—	1	1
					TOTAL GERAL				24

Em 31 de Dezembro de 1904 o estado dos vehiculos do ramal de Santa Rita era o seguinte:

Designação	Carros	Vagões	Total geral
Em serviço.	5	24	29
Em reparação	—	—	—
	5	24	29

Os quadros abaixo mostram a numeração dos carros e vagões pelas diversas classes,

Carros

Numeração	N. de carros	Descripção	N.º de rodas	Numero de lugares	
1—2	2	Carro de 2.ª classe	8	35 lugares	
3	1	„ „ 1.ª „	8	18 „	
4	1	„ „ bagagens	8	— „	
5	1	„ composto de 1.ª e 2.ª cl.	8	28 „	6 de 1.ª cl. 22 de 2.ª cl.
Total.	5				

Vagões

Vagões abertos de 8 rodas		Vagões de 8 rodas para animaes		Vagões cobertos de 8 rodas		Break com compartimento para guarda, de 8 rodas	
Numeração		Numeração		Numeração		Numeração	
De	A	De	A	De	A	De	A
1	8	9	—	10	23	24	—
8 vagões		1 vagão		14 vagões		1 vagão	

Durante o anno de 1904 foram concertados nas officinas de Jundiahy os seguintes vehiculos do ramal de Santa Rita.

Carros

1 Carro de 2.ª classe soffrendo media reparação, foi pintado e envernizado.

1 Break teve grande reparação, foi pintado e envernizado.

Vagões

1 Vagão para animaes soffreu grande reparação e foi pintado.

Carros — Bitola de 0,m60 — *Linha Descalvadense*

Designação	Procedencia	Typo	N.º de rodas	Lotação	Pezo morto em kilogrammas	Numero em Serviço	Numero em Reparação	Numero em Total	Total por especie
Carros compostos de 1.ª e 2.ª classe	Brazil, Officinas Companhia Paulista) . .	Americano	8	26	7.480	1	—	1	
	" " " " . .	"	8	26	8.000	1	—	1	
	Estados Unidos	"	8	22	6.535	1	—	1	
						3	—	3	3
Carro de 2.ª classe	Brazil, (Companhia Constructora)	Americano	8	24	4.000	1	—	1	
						1	—	1	1
						TOTAL GERAL			4

Vagões — Bítola de 0,m60 – *Linha Descalvadense*

Designação	Procedencia	Typo	N.º de rodas	Lotação	Pezo morto em kilogrammas	Numero em Serviço	Numero em Reparação	Numero em Total	Total por especie
Vagões cobertos de 8 rodas	Brazil, (Companhia Constructora)	—	8	5.000	4.200	4	—	4	
	Allemanha (transformado nas Officinas . .	—	8	5.000	4.200	2	—	2	
						6	—	6	6
Vagões abertos, 8 rodas	Brazil, (Companhia Constructora)	—	8	5.000	3.700	3	—	3	
						3	—	3	3
Vagões para gado, 8 rodas	Brazil, (Officinas da Companhia Paulista .	Americano	8	—	4.400	1	—	1	
						1	—	1	1
Vagões com compartimento para guardas, 8 rodas	Brazil, (Officinas da Companhia Paulista .	Americano	8	5.000	4.200	2	—	2	
						2	—	2	2
					TOTAL GERAL				12

Os quadros abaixo mostrão a numeração dos carros e vagões pelas suas diversas classes.

Carros

Numeração	N.º de carros	Descripção	N.º de rodas	Numero de lugares
N.º 6	1	Carro composto	8	26 lugares { 1.ª cl. 8 lugares; 2.ª „ 18 „ }
„ 7	1	„ „	8	26 „ { 1.ª „ 8 „; 2.ª „ 18 „ }
„ 8	1	„ „	8	22 „ { 1.ª „ 8 „; 2.ª „ 14 „ }
„ 9	1	„ de 2.ª classe	8	24 „
Total	4	Carros		

Vagões

Vagões abertos de 8 rodas		Vagões cobertos de 8 rodas		Vagões de 8 rodas para gado		Vagões com compartimento para guardas	
Numeração		Numeração		Numeração		Numeração	
De	A	De	A	De	A	De	A
1	3	4	8	9	—	10	11
—	—	12	—	—	—	—	—
3 vagões		6 vagões		1 vagões		2 vagões	

Durante o anno de 1904 foram concertados nas officinas de Jundiahy os seguintes vehiculos da Linha Descalvadense.

1 carro composto soffreu grande reparação e 1 carro de 2.ª classe media reparação. —

Ambos foram pintados e vernizados.

1 vagão coberto teve grande concerto e foi pintado.

Tracção

Bitola de 1,^{m}60

O percurso total das locomotivas em 1904, foi de 1.645,800 kilometros, ou mais 16,527 kilometros do que em 1903.

Esse percurso decompõe-se do seguinte modo:

Em serviço do trafego:

Nos trens de passageiros . . .	440. 279
Nos trens mixtos.	45. 732
Nos trens de cargas	431. 593
Em manobras e serviço de reserva	698. 146
Total. . . .	1.615.750

Em serviço da linha:

Nos trens de lastro	30.050
Total geral. . .	1. 645.800

No anno de 1903 foi o seguinte o percurso, decomposto do mesmo modo:

Em serviço do trafego:

Nos trens de passageiros. . .	436.997
Nos trens mixtos.	61.216
Nos trens de cargas	414.099
Em manobra e serviço de reserva .	710. 255
Total. . . .	1. 622.567

Em serviço da linha:

Nos trens de lastro	6. 706
Total geral. . .	1.629.273

Nos annos de 1890 a 1904 os percursos totaes foram os seguintes:

Em 1890 . . .	751.376	
» 1891 . . .	1.037. 749	+ 286. 373
» 1892 . . .	1. 106.305	+ 68. 566
» 1893 . . .	1. 283.674	+ 177. 369
» 1894 . . .	1.348. 769	+ 65. 095
» 1895 . . .	1.475. 300	+ 126. 531

Em 1896 . . .	1.696.949	+	181.649
» 1897 . . .	1.692.831	+	35.882
» 1898 . . .	1.586.419	—	106.412
» 1899 . . .	1.593.544	+	7.125
» 1900 . . .	1.585.200	—	8.344
» 1901 . . .	1.742.639	+	157.439
» 1902 . . .	1.691.082	—	51.557
» 1903 . . .	1.629.273	—	61.809
» 1904 . . .	1.645.800	+	16.527

Bitola de 1,^{m}00

Durante o anno de 1904, as locomotivas effectuaram um percurso total de 1.775.890 kilometros ou 8.788 mais do que em 1903, assim distribuidas:

Em serviço do trafego:

Nos trens de passageiros. . .	594.385
Nos trens mixtos.	102.744
Nos trens de carga	663.207
Em manobras e serviço de reserva	365.028
Total. . . .	1.725.364

Em serviço da linha:

Nos trens de lastro	50.526
Total geral. . .	1.775.890

No anno de 1903 foi o seguinte o percurso, decomposto do mesmo modo:

Em serviço do trafego:

Nos trens de passageiros. . .	519.600
Nos trens mixtos	146.682
Nos trens de cargas	656.110
Em manobras e serviço de reserva	372.663
Total. . . .	1.695.055

Em serviço de linha e construcção:

Nos trens de lastro	72.047
Total geral. . .	1.767.102

Bitola de 0,^{m}60

O percurso total das locomotivas dos dois ramaes foi de 76.864 kilometros, sendo:

	Ramal de Santa Rita	Ramal Descalvadense
Nos trens de passageiros e de cargas.	37.755	13.604
Em manobras e serviços de reserva .	19.349	6.156
Total em 1904 .	57.104	19.760

Os totaes para o anno de 1903 sendo respectivamente:

Ramal de Santa Rita. . .	56.527
Linha Descalvadense. . .	18.722

a differença em 1904 é:

Ramal de Santa Rita . .	+ 577
Linha Descalvadense. . .	+ 1.038

Mostra o quadro seguinte quantas machinas estiveram em serviço e quaes foram os seus percursos totaes e maximos em 1904.

Bitola de 1,^{m}60

PERCURSO	Numero de Locomotivas	PERCURSO Total	PERCURSO Maximo de uma Locomotiva	Numero da Locomotiva que fez o percurso maximo da columna anterior
De 100 a 10.000 kilometros	11	49.168	9.980	5
„ 10.000 „ 20.000 „	14	201.462	19.640	65
„ 20.000 „ 30.000 „	20	506.362	29.711	35
„ 30.000 „ 40.000 „	15	507.830	38.170	68
„ 40.000 „ 50.000 „	5	211.021	45.889	69
Superior „ 50.000 „	3	169.957	64.442	26

As locomotivas cujos percursos excederam de 50.000 kilometros foram as de numero 24, 26 e 50.

Em 1903 o numero de machinas em serviço e os respectivos percursos totaes foram.

Bitola de 1,^{m}60

PERCURSO	Numero de Locomotivas	PERCURSO		Numero da Locomotiva que fez o percurso maximo da columna anterior
		Total	Maximo de uma Locomotiva	
De 100 a 10.000 kilometros	9	37.935	8.280	37
" 10.000 „ 20.000 „	15	221.469	18.688	52
„ 20.000 „ 30.000 „	22	555.174	29.664	65
„ 30.000 „ 40.000 „	12	404.844	35.955	56
„ 40.000 „ 50.000 „	3	140.671	50.000	23
Superior „ 50.000 „	5	269.180	56.874	38

As locomotivas cujos percursos excederam de 50.000 kilometros foram as de numeros 26, 38, 58 e 68.

Os percursos medios e totaes no anno de 1904, das locomotivas da bitola de 1,^{m}60, classificadas pelos seus respectivos typos, se veem no quadro seguinte. Taes percursos se referem ao serviço na tracção dos trens, excluindo-se os correspondentes ás manobras em estações.

Designação das Locomotivas	Numero de Locomotivas	PERCURSO	
		Total	Medio
Locomotivas dos trens de passageiros			
1 a 4	4	79.662	19.915
9 a 11	3	27.360	9.120
22	1	10.619	10.619
25	1	25.011	25.011
24 a 26	2	116.782	58.391
38 a 41	4	149.575	37.393
48 a 50	3	101.627	33.875
68	1	38.170	38.170
69	1	45.889	45.889
Locomotivas dos trens de cargas			
5 a 8	4	25.163	6.290
12 a 15	4	64.320	13.580
17 e 18	2	3.636	1.818
19 a 21	3	64.846	21.615
27 e 28, 33 a 37	7	155.769	22.252
29	1	21.938	21.938
42 a 47	6	162.085	27.014
54 a 57	4	99.619	24.904
58 a 63	6	187.956	31.326

Em 1903 esses resultados constam do quadro seguinte:

Designação das Locomotivas	Numero de locomotivas	PERCURSO	
		Total	Medio
Locomotivas dos trens de passageiros			
1 á 4	4	85.745	21.436
9 á 11	3	41.437	13.812
22	1	7.404	7.404
25	1	28.896	28.896
24 e 26	2	99.656	49.828
38 á 41	4	169.437	42.359
48 á 50	3	73.337	24.446
68	1	54.286	54.286
69	1	42.021	42.021
Locomotivas dos trens de cargas			
5 á 8	4	17.884	4.471
12 á 15	4	51.187	12.797
17 e 18	2	6.829	3.414
19 á 21	3	46.715	15.572
29	1	13.508	13.508
27 e 28, 33 a 37	7	140.707	20.101
42 á 47	6	161.792	26.965
54 á 57	4	107.569	26.892
58 á 63	6	187.947	31.324

Dos dois quadros anteriores verifica-se que foram os seguintes os percursos medios das duas grandes classes de locomotivas:

	Em 1904	Em 1903
Locomotivas de trens de passageiros	29.735	30.111
Locomotivas de trens de cargas	20.955	19.841

BITOLA DE 1,^{m}00

Em 1904 foram estes os percursos totaes e maximos das locomotivas:

Percurso	Numero de Locomotivas	PERCURSO		Numero da Locomotiva que fez o percurso maximo da columna anterior
		Total	Maximo de uma Locomotiva	
De 100 á 10.000 kilometros	—	—	—	—
„ 10.000 á 20.000 „	10	176.468	19.895	56
„ 20.000 á 30.000 „	15	393.211	29.691	46
„ 30.000 á 40.000 „	25	858.039	39.969	37
„ 40.000 á 50.000 „	7	297.132	48.939	30
Superior á 50.000 „	1	51.040	51.040	38

Em 1903 o numero de machinas em serviço e seus percursos maximos foram:

Percurso	Numero de Locomotivas	PERCURSO Total	PERCURSO Maximo de uma Locomotiva	Numero da Locomotiva que fez o percurso maximo da columna anterior
De 100 á 10.000 kilometros	4	2.044	1.200	27
„ 10.000 á 20.000 „	4	69.637	19.138	56
„ 20.000 á 30.000 „	16	417.094	29.988	10
„ 30.000 á 40.000 „	26	882.129	39.874	13
„ 40.000 á 50.000 „	9	396.198	48.804	39
Superior á 50.000 „	—	—	—	—

Em 1904 foram os seguintes os percursos medios e totaes das locomotivas da bitola de 1,m00, classificadas nos seus respectivos typos:

Designação das Locomotivas	Numero de Locomotivas	PERCURSO Total	PERCURSO Medio
Locomotivas dos trens de passageiros			
1, 7 e 8, 11 á 13, 16 e 17.	8	285.551	35.694
9 e 10.	2	71.005	35.502
24	1	19.183	19.183
28 á 30, 35 á 40	9	369.179	41.019
60 á 62	3	52.957	17.652
Locomotivas dos trens de cargas			
3 á 5	3	67.892	22.630
14 e 15, 18 e 19, 21 á 23, 26.	8	266.575	33.322
25, 31 á 34, 41 á 52	17	472.119	27.772
53 á 55.	3	99.704	33.234

Em 1903 esses resultados constam do quadro seguinte:

Designação das Locomotivas	Numero de Locomotivas	PERCURSO	
		Total	Medio
Locomotivas dos trens de passageiros			
1 e 2, 6 á 8, 11 á 13, 16 e 17	9	268.166	29.796
9 e 10	2	61.084	30.542
24	1	22.117	22.171
28 á 30, 35 á 40	9	379.695	42.188
Locomotivas dos trens de cargas			
3 á 5	3	107.601	35.867
14 e 15, 18 á 23, 26	8	248.347	31.043
53 á 55	17	515.734	30.337
. . . .	3	94.667	31.556

Comparando as medias de percurso, correspondentes a cada uma das classes de locomotivas, obteremos os seguintes resultados:

	Em 1904	Em 1903
Locomotivas de trens de passageiros .	37.246	34.815
Locomotivas de trens de cargas . . .	28.213	31.173

Bitola de 0,m60

Os percursos das locomotivas dos ramaes da bitola de 0,m60, decompõe-se do seguinte modo, em 1904:

Numero das Locomotivas	Kilometros
1	13.808
2	4.079
3	12.497
4	9.483
5	9.240
6	15.055
7	12.702
Total . . .	76.864

As locomotivas do ramal de Santa Rita fizeram um percurso de	57.104
„ „ „ „ Descalvadense „ „ „ „	19.760
Total kilometros	76.864

Para o anno de 1903 o percurso das mesmas locomotivas foi o seguinte:

Numero das Locomotivas	Kilometros
1	9.025
2	6.148
3	7.107
4	14.945
5	13.542
6	12.200
7	12.096
Total. . .	75.133

As locomotivas do Ramal de Santa Rita fizeram um percurso de 56.411
„ „ „ „ Descalvadense „ „ „ „ 18.722

Total de kilometros 75.133

Percurso de vehiculos

Bitola de 1,^{m}60

Os carros e vagões, tanto no serviço do trafego como no da linha, percorreram em 1904, na Companhia Paulista e na São Paulo Railway 20. 670.845 kilometros.

Este percurso decompõe-se da seguinte forma:

Anno de 1904	Percurso de carros	5.397.431	20.670.845 km.
	„ „ vagões	15.273.414	
Anno de 1903	Percurso de carros	5.280.641	20.749.562 km.
	„ „ vagões	15.468.921	
	Differença para menos em 1904. . .		78.717 km.

O percurso de carros da S. P. R. nas linhas da Companhia Paulista foi em 1904, de 706. 126 kilometros, contra 707. 790 no anno de 1903.

O percurso do vagões da S. P, R. nas linhas da Companhia Paulista foi, em 1904, de 5.267. 864 kilometros, ao passo que em 1903 fôra de 5. 224.902 kilometros.

Os percursos de vehiculos S. P. R. e C. P. nas nossas linhas foram:

Anno de 1904	Carros	5.535.993	21.173.377 km.
	Vagões.	15.637.384	
Anno de 1903	Carros	5.430.751	21.042.024 km.
	Vagões.	15.611.273	
	Differença para mais em 1904. . .		131.353 km.

Bitola de 1,^{m}00

O percurso total de vehiculos no serviço do trafego e uso da linha, foi o seguinte:

Anno de 1904	Carros.	5.576.936	24.702.548 km.
	Vagões.	19.125.612	
Anno de 1903	Carros.	5.429.784	24.655.860 km.
	Vagões.	19.226.076	
Differença para mais, em 1904 . . .			46.688 km.

Bitola de 0,^{m}60

Ramal de Santa Rita

O percurso total de vehiculos no serviço do trafego e uso da linha, foi

Anno de 1904	Carros.	135.108	355.798 km.
	Vagões.	220.690	
Anno de 1903	Carros.	138.986	324.627 km.
	Vagões.	185.641	
Differença para mais, em 1904 . . .			31.171 km.

Ramal Descalvadense

Anno de 1904	Carros.	40.484	90.878 km.
	Vagões.	50.394	
Anno de 1903	Carros.	34.332	85.866 km.
	Vagões.	51.554	
Differença para mais, em 1904 . . .			4.992 km.

Nas diversas linhas os mezes de maior percurso de vehiculos foram:

Annos	Mezes	Bitola de 1,^{m}60 Vehiculos C. P. e S. P. R.	Bitola de 1,^{m}00	Bitola de 0,^{m}60 Santa Rita	Bitola de 0,^{m}60 Descalvadense
1904. .	Julho . .			44.842	
1904. .	Agosto . .	2.727.919	2.902.960		
1904. .	Outubro .				9.952
1903. .	Agosto . .	2.500.003	2.914.574	41.085	9.536

Conducção de Trens

Bitola de 1,^{m}60 e 0,^{m}60

A despeza com esta verba do serviço da Locomoção, foi em 1904, de 1.119:683$576 reis e em 1903 de reis 1.070:548$116.

Comparando as despezas da mesma especie, teremos os seguintes resultados:

Pessoal

	Em 1904	Em 1903		Em 1904
Machinistas, foguistas e limpadores	368:356$590	384:956$390	—	16:599$800
Reparação de caixas d'agua, encanamentos e accessorios	11:942$820	14:756$750	—	2:813$930
Collocação de grelhas, guarda-fogo e outros materiaes de uso corrente nas locomotivas em serviço .	4:945$500	8:940$400	—	3:994$900
Lubrificação de vehiculos .	2:491$120	2:663$080	—	171$960
Total. . . .	387:736$030	411:316$620	—	23:580$590

Material

	Em 1904	Em 1903		Em 1904
Carvão	70:937$686	89:458$020	—	18:520$334
Lenha	552:733$030	448:520$690	+	104:212$340
Lubrificantes para locomotivas e vehiculos, e materiaes para lubrificação de vehiculos	59:598$073	68:644$488	—	9:426$415
Estopa	12:497$540	15:087$410	—	2:589$870
Materiaes gastos nas reparações de caixas d'agua, encanamentos e seus accessorios	14:048$250	10:221$708	+	3:826$542
Materiaes diversos de uso corrente para locomotivas, tijollos para guarda-fogo, grelhas, gaxetas, vidros para indicadores de nivel, pharões, enchimentos para caixas, lã de Berlim, etc	22.332$967	27:299$180	—	4:966$213
Total. . . .	731:947$546	659:231$496	+	72:716$500

Como se verifica da comparação acima continuaram a diminuir, tanto em pessoal como em materiaes as despezas, já tão reduzidas da conducção de trens.

Houve, é certo, um accrescimo notavel (104:212$340) no consumo da lenha que é hoje quasi exclusivamente o combustivel usado; este accrescimo porém é mais apparente do que real e provém quasi que completamente das irregularidades inevitaveis na avaliação e medição da lenha, nos primeiros annos em que ella foi usada na bitola larga. Até fins de 1903, usàvamos o systema de armazenar em grandes stocks toda a lenha recebida, e como esses stocks, que attingiam as vezes em alguns lugares a 20.000 metros cubicos, elles não se exgottavam completamente nas epochas de balanço de modo a se poder fazer uma avaliação exacta da quantidade de lenha realmente adquirida. Só em fins de 1903, quando se exgottaram esses stocks, pela regularisação do fornecimento em zonas determinadas e convenientes para o serviço é que podemos verificar que havia um deficit accumulado de anno para anno, de cerca de 60.000 metros cubicos de lenha. Como fosse preciso para regularidade das escripturações do Almoxarifado e da Tracção, dar sahida d'esse deficit, sobrecarregamos o consumo real em 1904 de 15 % do seu total, o que explica, ao mesmo tempo, não só a maior despeza absoluta em combustivel em 1904, como tambem o accrescimo da despeza kilometrica relativa a mesma verba que se notará nos quadros comparativos seguintes, e nos diagrammas numeros 1, 3 e 4, que exprimem as leis comparativas d'essa despeza.

A lubrificação de locomotivas e vehiculos, custou apenas 59:398$073; este resultado é, provavelmente, o mais favoravel até agora registrado em estradas de ferro nacionaes, e parecia-nos que seria impossivel melhoral-o ainda; comtudo estamos experimentando, em comparação com os oleos que usamos provenientes da Galena Oil Company, outras propostas pela Crew Lewick Company que são 30 % mais baratos, e cujos primeiros ensaios, e uso effectivo, durante um mez, em uma locomotiva da bitola estreita indicaram que se devia continuar a experiencia. Não convém porem, sem experimental-os pelo menos durante seis mezes abandonar os oleos Galena, que tão bons serviços tem prestado. Será necessario primeiramente verificar de modo positivo se o estrago das peças lubrificadas é identico ou equivalente para ambos os typos de lubrificantes; a economia de 15:000$000 que se poderia fazer, sem essa precaução poderia ser contraproducente.

Bitola de 1,m60

Despeza absoluta total com o combustivel

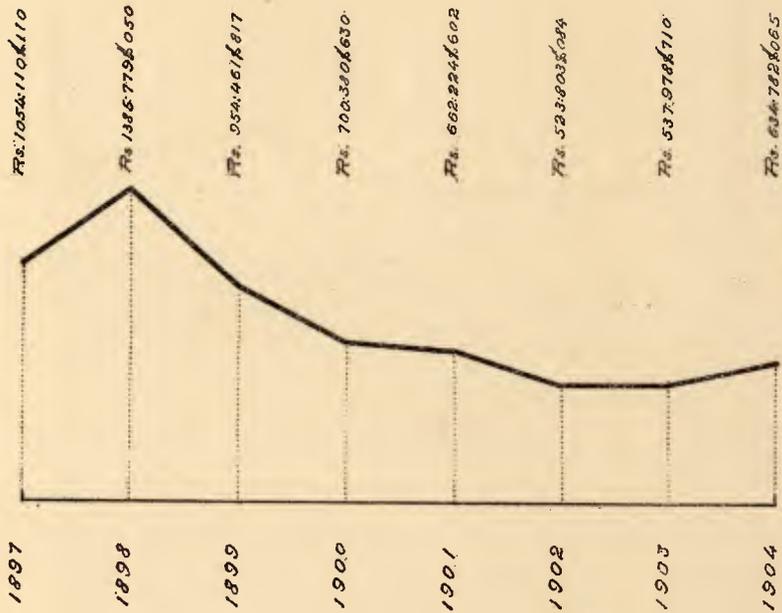
100:000$000 = 3 m/m

Nº 1

Rs. 1054:110$110 · Rs. 1386:779$050 · Rs. 954:461$817 · Rs. 700:380$630 · Rs. 662:224$602 · Rs. 523:803$084 · Rs. 537:978$710 · Rs. 634:782$065

1897 · 1898 · 1899 · 1900 · 1901 · 1902 · 1903 · 1904

Vehiculos-kilometros rebocados na bitola de 1,m60 e seu custo medio em combustivel

1000000 de vehiculos-kilometros rebocados = 2 m/m

1 real = 0 m/m 5

Nº 4

1897 · 1898 · 1899 · 1900 · 1901 · 1902 · 1903 · 1904

Quantidade absoluta de Carvão e Lenha gastos

Carvão

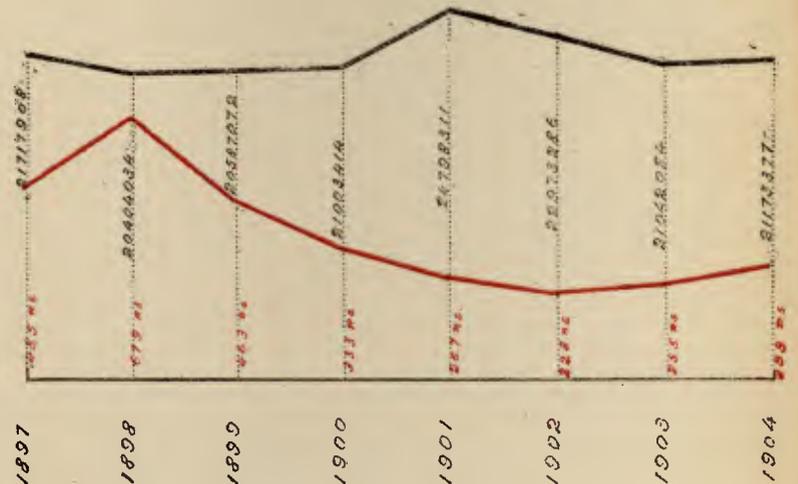
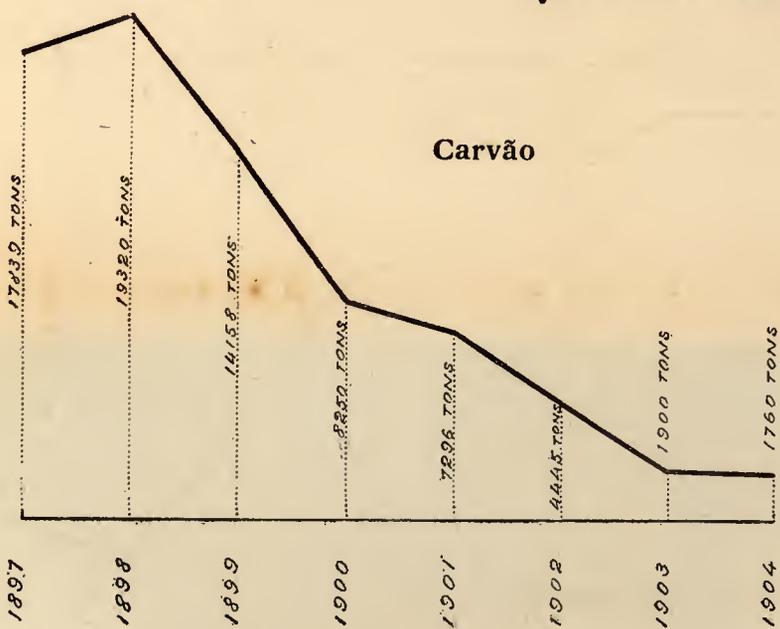
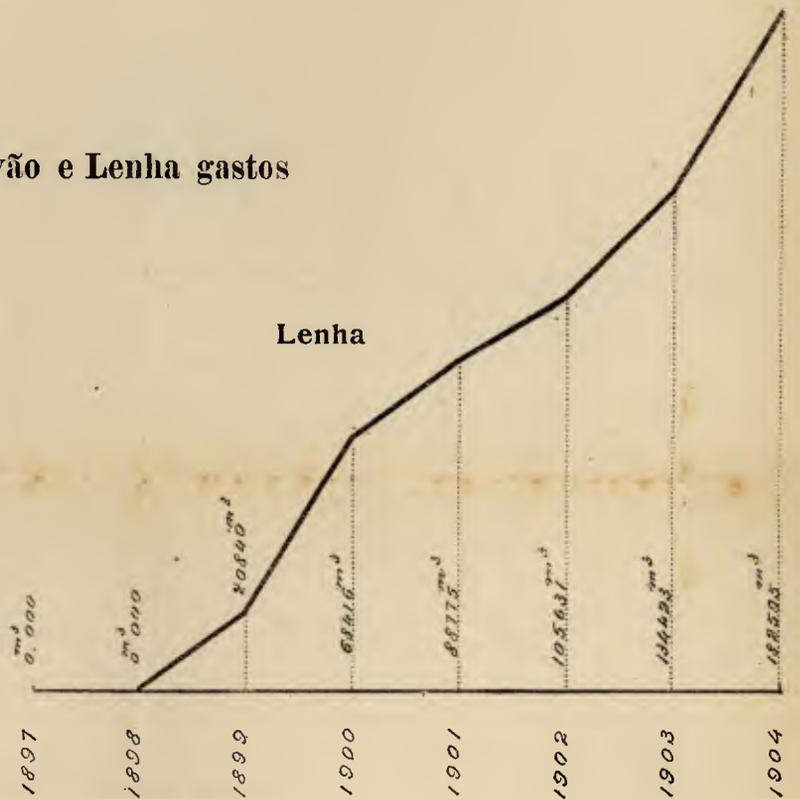
Nº 2

17839 TONS · 19320 TONS · 14158 TONS · 8850 TONS · 7296 TONS · 4445 TONS · 1900 TONS · 1760 TONS

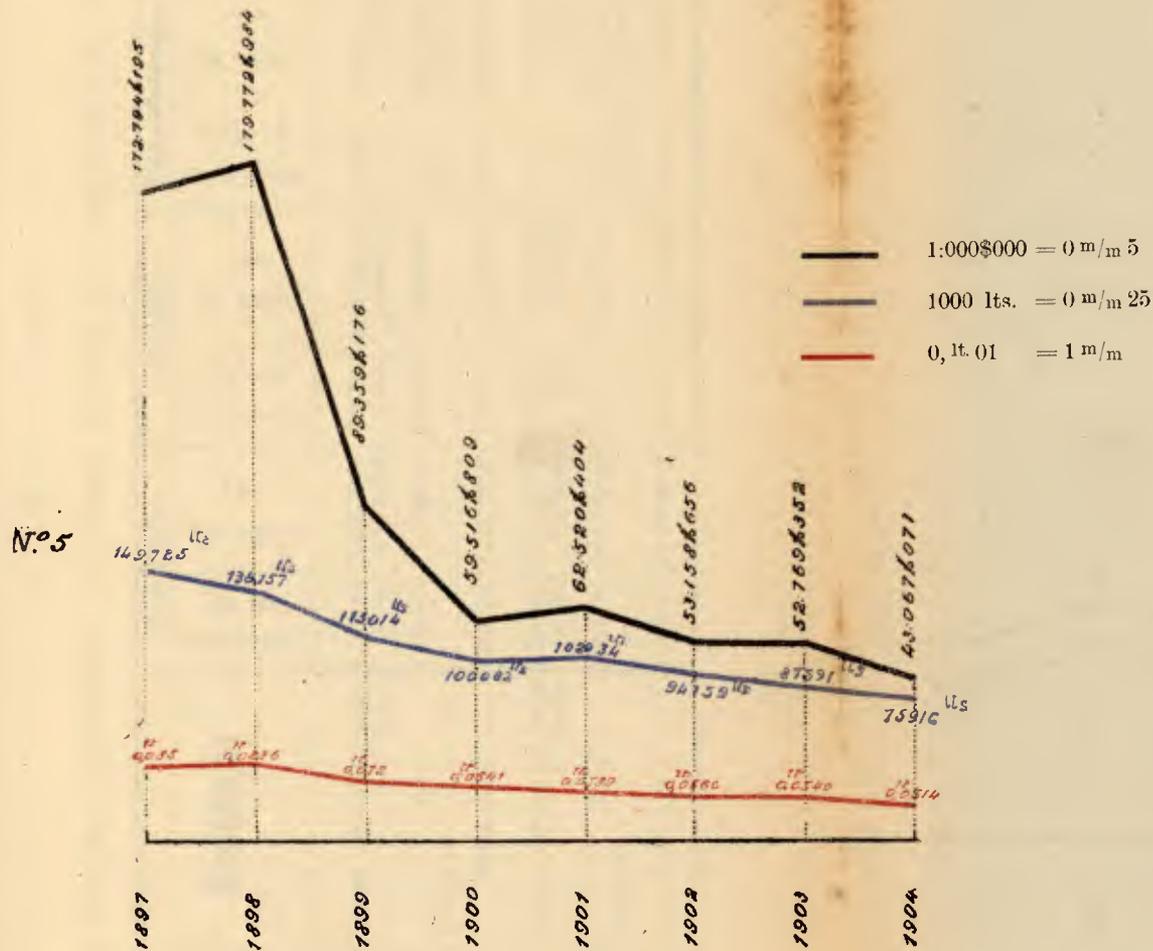
1897 · 1898 · 1899 · 1900 · 1901 · 1902 · 1903 · 1904

Lenha

Nº 3

1897 · 1898 · 1899 · 1900 · 1901 · 1902 · 1903 · 1904

Nota. — As ordenadas do diagramma da Lenha exprimem, na escala em que foi feito o diagramma de Carvão, o numero de toneladas deste combustivel que substituiria a lenha gasta.

Bitola de 1,m60

Despezas com lubrificantes para locomotivas, seu consumo e a media do consumo por locomotiva - kilometro.

Bitola de 1,m60

O consumo de combustivel, lubrificantes e estopa, nas locomotivas e nos vehiculos foi:

Annos	Designação	Carvão		Lenha		Lubrificantes		Estopa	
		Quantidade em kg.	Valor em réis	Quantidade em m/3	Valor em réis	Quantidade em litros	Valor em réis	Quantidade em kg.	Valor em réis
1904	Locom. serviço dos trens.	1.726.306	70:937$686	175.551	540:639$700	73.286	41:799$945	20.806	12:104$690
	„ „ do lastro.	33.844	1.393$199	3.084	9:566$910	1.261	756$481	424	248$100
	Total . . .	1.760.150	72:330$885	178.635	550:206$610	74.547	42:556$426	21.230	12:352$790
	Vehiculos	—	—	—	—	25.368	11:469$968	2.551	1:457$150
	Total geral . . .	1.760.150	72:330$885	178.635	550:206$610	99.915	54:026$394	23.781	13:809$940
1903	Locom. serviço dos trens.	1.900.004	88:663$020	34.423	437:030$700	87.591	52:769$352	30.297	14:558$560
	„ „ do lastro.	11.063	516$002	496	1:617$530	436	269$805	156	74$600
	Total . . .	1.911.067	89:179$022	134.919	438:648$230	88.027	53:039$157	30.453	14:633$160
	Vehiculos	—	—	—	—	22.889,50	8:643$595	3.477	1:661$200
	Total geral . . .	1.911.067	89:179$022	134.919	438:648$230	110.916,50	61:682$752	33.930	16:294$360

A comparação dos dous ultimos annos fornece o quadro seguinte:

	Designação	Carvão		Lenha		Lubrificantes		Estopa	
		Differença em kg.	Differença em réis	Differença em m/3	Differença em réis	Differença em litros	Differeuça em réis	Differença em kg.	Differença em réis
Differ. em 1904	Locomotivas	— 150.917	— 16:848$137	+ 43.716	+ 111:558$380	— 13.480	—10:482$731	— 9.223	—2:280$370
	Vehiculos	—	—	—	—	+ 2.478.50	+ 2:826$373	— 926	— 204$050
	Total geral	— 150.917	— 16:848$137	+ 43.716	+ 111:558$380	— 11.001.50	— 7:656$358	—10.149	—2:484$420

O preço medio d'esses materiaes foi:

	Em 1904	Em 1903	Diff. em 1904
Carvão por tonelada	41$062	46$664	— 5$602
Lenha por m/³	3$080	3$251.2	— $171.2
Oleo por litro . . . , ...	$540.7	$556-1	— $015.4
Estopa por kilogramma	$580.7	$480.2	+ $100.5

Por locomotiva kilometro as despezas e consumo forão:

Annos	Designação	Carvão		Lenha		Lubrificantes		Estopa	
		Quantidade em kg.	Valor em réis	Quantidade em m/³	Valor em réis	Quantidade em litros	Valor em réis	Quantidade em kg.	Valor em réis
1904	Locomotiva kilometro .	1.07	$044	0.0108.6	$334.3	0.0452.9	25.85	0.012.9	$007.5
1903	„ „ .	1.17	$055	0.0828	$269.2	0.0540.2	32.55	0.019.0	$009
1904 {	Mais	—	—	—	$065.1	—	—	—	—
	Menos	10	$011	0.0719.4	—	0.0087.3	06.70	0.006.1	$001.5
1904	Vehiculo kilometro . .	—	—	—	—	0.001198	0.541.7	0.000120.4	0.068.8
1903	„ „ . .	—	—	—	—	0.001088	0.411	0.000165	0.079
1904 {	Mais	—	—	—	—	0.000110	0.130.7	—	—
	Menos	—	—	—	—	—	—	0.000044.6	0.010.2

Numero das Locomotivas	Typos de Locomotivas	Numero medio de vehiculos rebocados	CONSUMO KILOMETRICO MEDIO			
			Carvão Kilos	Oleos Litros	Estopa Kilos	Lenha mets. cubs.
1 a 4	Passageiros	7.82	3.91	0.034	0.010	0.020
5 a 8	„	8.40	3.76	0.028	0.010	0.031
9 a 11	„	4.52	6.24	0.042	0.014	0.004
12 a 15	Mixtos	6.40	3.85	0.028	0.013	0.013
17 e 18	Cargas	16.31	12.02	0.079	0.022	. . .
19 a 21	„	18.68	8.27	0.033	0.012	0.006
22	Passageiros	7.27	6.89	0.039	0.015	0.008
23	Manobras	. . .	. . .	0.054	0.008	0.097
25	Passageiros	7.49	. . .	0.035	0.014	0.089
24 e 26	„	7.80	. . .	0.033	0.013	0.090
27 e 28 e 33 a 37 . .	Cargas	20.19	. . .	0.045	0.015	0.104
29	„	25.90	0.63	0.068	0.016	0.147
30 a 32	Manobras	. . .	0.44	0.034	0.010	0.074
38 a 41	Passageiros	13.85	1.89	0.045	0.009	0.079
42 a 47	Cargas	31.86	. . .	0.059	0.017	0.155
48 a 50	Passageiros	14.45	. . .	0.043	0.012	0.102
51 a 53	Manobra	. . .	0.01	0.041	0.009	0.097
54 a 57	Cargas	32.04	. . .	0.062	0.018	0.154
58 a 63	„	28.36	. . .	0.064	0.016	0.147
64 a 67	Manobras	. . .	. . .	0.029	0.009	0.080
68	Passageiros	15.21	. . .	0.040	0.012	0.117
69	„	16.04	. . .	0.041	0.012	0.114

Bitolas de 1,^{m}60 e 0,^{m}60

As despezas por conta de conducção de trens, referidas ás unidades de trabalhos, foram as seguintes em 1904 e 1903:

Annos	Pessoal			Material			Total		
	Trem Kilometro	Locomotiva Kilometro	Vehiculo Kilometro	Trem Kilometro	Locomotiva Kilometro	Vehiculo Kilometro	Trem Kilometro	Locomotiva Kilometro	Vehiculo Kilometro
Em 1904.	$380	$225	$018	$717	$425	$034	1$097	$650	$052
Em 1903.	$406	$241	$019	$652	$387	$031	1$058	$628	$050
1904 Mais .	. . .	. . .	. . .	$065	$038	$003	$039	$022	$002
1904 Menos	$026	$016	$001	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .

BITOLA DE 1,^{m}00

A despeza com a conducção de trens, nas linhas do Rio Claro foi, em 1903, de reis 699:583$271, e em 1904 de réis 671:112$822.

Comparando as despezas da mesma especie, temos os seguintes resultados:

Pessoal

	Em 1904	Em 1903	Em 1904
Machinistas, foguistas e limpadores.	290:882$060	282:116$930	+ 8:765$130
Reparação de caixas d'agua, encanamentos, etc . . .	11:969$910	11:644$776	+ 325$134
Collocação de materiaes diversos	4:756$000	4:294$000	+ 462$000
Lubrificação de vehiculos .	1:200$000	1:200$000	. . . .
Total	308:807$970	299:255$706	+ 9:552$264

Material

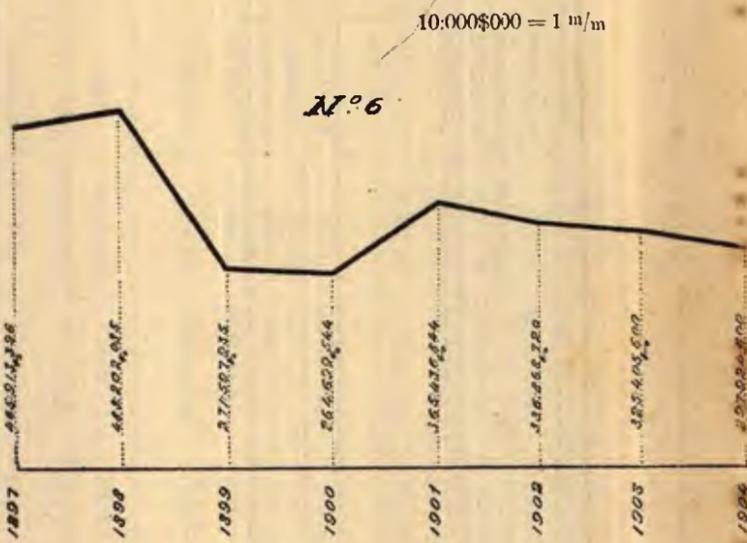
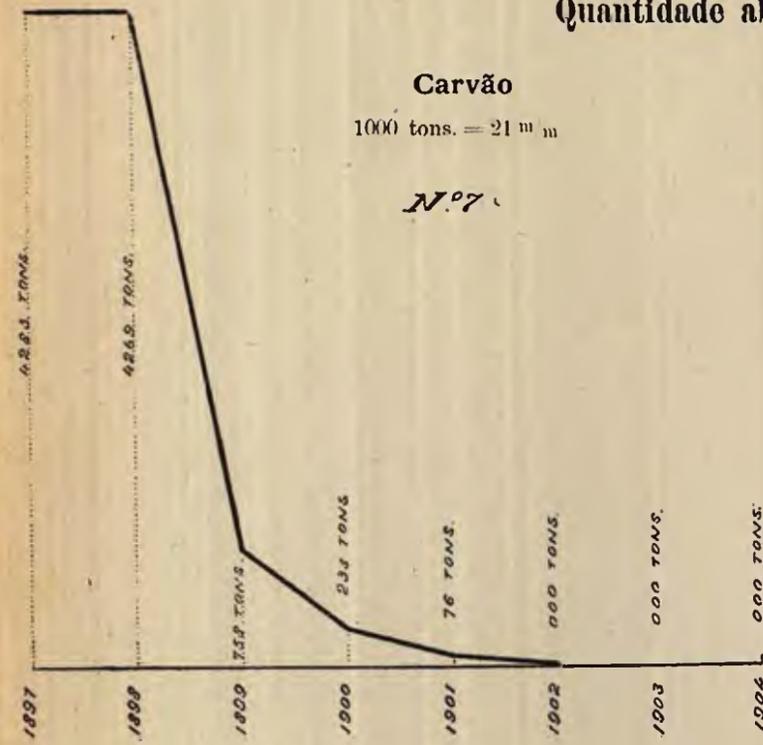
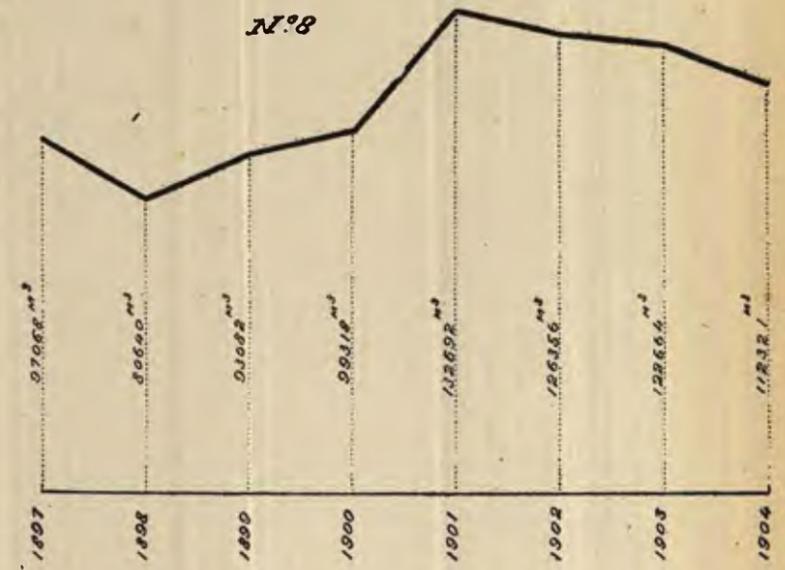
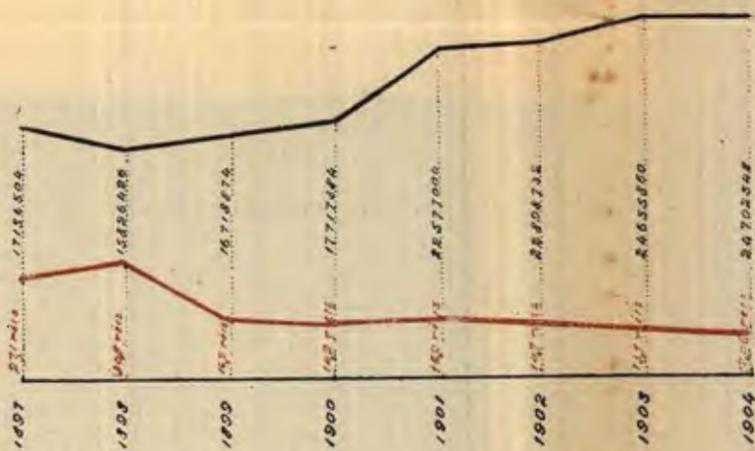
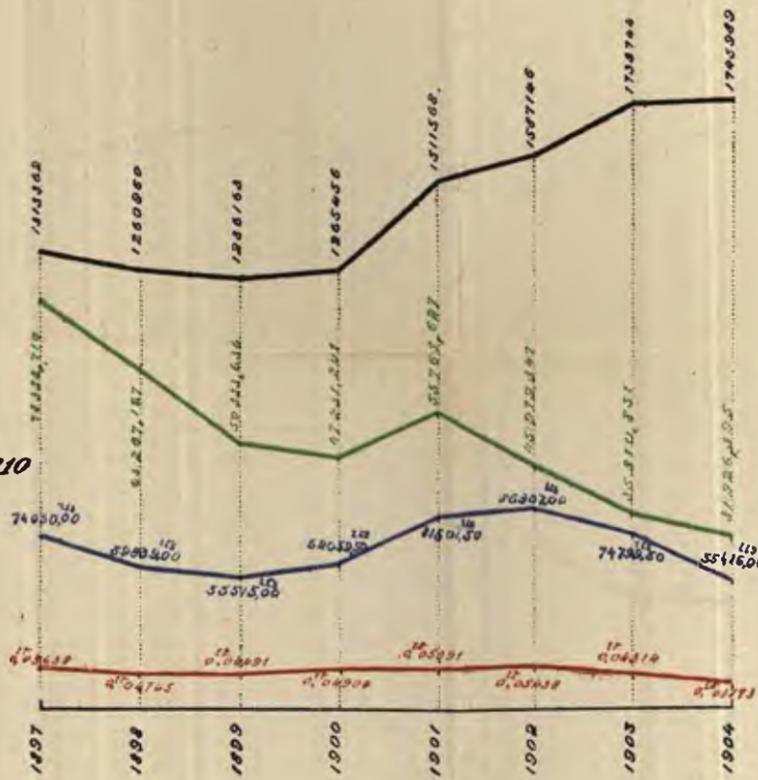
	Em 1904	Em 1903	Em 1904
Carvão	. . . . .	. . . . .	. . . . .
Lenha.	297:924$600	325:405$600	—27:481$000
Lubrificantes para locomotivas e vehiculos, e materiaes para lubrificação de vehiculos	40;227$738	42:711$813	— 2:484$075
Estopa	12:188$828	11:421$651	+ 767$177
Materiaes gastos nas reparações de caixas d'agua e seus encanamentos . . .	3:521$590	7:736$569	— 3:854$979
Materiaes diversos de uso corrente para locomotivas, tijollos para guarda fogo, grelhas, gaxetas, vidros para indicadores de nivel, pharóes, enchimentos para caixas, lã de Berlim, etc.	8:442$096	13:411$932	— 4:969$836
Total	362:304$852	400:327$565	— 38:022$713

Como se vê a conducção de trens augmentou na despeza apenas na verba do pessoal, a quantia de 9:552$264. Este accrescimo de despeza foi determinado pelo augmento de machinistas, foguistas e limpadores, indispensavel á conducção de trens em linhas mais longas.

Foi notavel a diminuição no consumo da lenha, devida principalmente á cuidadosa fiscalisação exercida, quer na qualidade da lenha recebida quer na sua utilisação nas machinas.

Pelos diagrammas 6, 7, 8 e 9 pode-se acompanhar na bitola de 1,^{m}00 nos ultimos 8 annos a despeza total com o combustivel, as quantidades absolutas de carvão, lenha e lubrificantes gastos, bem como o numero medio de vehiculos kilometros rebocado e o seu consumo medio em combustivel.

O diagramma n. 10 dá para a mesma bitola a despeza com lubrificantes em locomotivas, o respectivo consumo total e a media de consumo kilometrico.

1904 B. 1.000
Quantidade absoluta total com o combustivel
10:000$000 = 1 m/m
N.º 6
Quantidade absoluta de Carvão e Lenha gastos
Carvão
1000 tons. = 21 m/m
N.º 7
Lenha
1000 m³ = 0 m/m 5
N.º 8
Nota. — As ordenadas do diagramma da Lenha, multiplicados por 6 exprimem na escala em que foi feito o diagramma de Carvão o numero de toneladas d'este combustivel que substituiria a lenha gasta.
1000000 de Vehiculos kilometros rebocados = 2 m/m
1 real = 0 m/m 5
N.º 9
N.º 10
20000 = 1 m/m (kilometros)
1:000$000 = 0 m/m 75
1000 litros = 0 m/m 33
0 itr. 01 = 1 m/m
1897
1898
1899
1900
1901
1902
1903
1904

BITOLA DE 1,m00

O consumo de combustivel, lubrificantes e estopa nas locomotivas e vehiculos foi:

Annos	Designação	Lenha		Lubrificantes		Estopa	
		Quantidade em m/3	Valor em réis	Quantidade em litros	Valor em réis	Quantidade em kg.	Valor em réis
1904	Locomotivas em serviço dos trens	112.321	297:924$600	52.461	30:278$044	21.062.50	12:188$828
	Locomotivas em serviço do lastro	9.138	24:457$660	2.955	1:648$351	941.50	537$107
	Total	121.459	322:382$260	55.416	31:926$395	22.004	12:725$935
	Vehiculos	—	—	19.710	9:940$794	15	8$900
	Total geral	121.459	322:382$260	75.126	41:867$189	22.019	12:734$835
1903	Locomotivas em serviço dos trens	122.664.55	325:405$600	69.120.25	32:573$611	23.798.25	11:421$651
	Locomotivas em serviço do lastro	10.840	28:803$800	5.679.25	3:237$240	1.188.75	568$974
	Total	133.504.55	354:209$400	74.799.50	35:810$851	24.987	11:990$625
	Vehiculos	—	—	24.635.50	9:800$165	40	19$610
	Total geral	133.504.55	354:209$400	99.435	45:611$016	25.027	12:010$235

A comparação dos dous ultimos annos fornece o quadro seguinte:

Annos	Designação	Lenha		Lubrificantes		Estopa	
		Differença em m/³	Differença em réis	Differença em litros	Differença em réis	Differença em kg.	Differença em réis
Diff. em 1904	Locomotivas	— 12.045.55	—31:827$140	— 19.383.50	— 3:884$456	— 2.983	+ 735$310
	Vehiculos	—	—	— 4.925.50	+ 140$629	— 25	— 10$710
	Total geral. . .	— 12.045.55	—31:827$140	— 24.309	— 3:743$827	— 3.008	+ 724$600

O preço medio d'esses materiaes foi:

	Em 1904	Em 1903	Diff. em 1904
Lenha por m/³.	2$654.2	2$653	+ $001.2
Lubrificantes por litro.	$557.3	$458.7	+ $098.6
Estopa por kilogramma	$578.3	$479.8	+ $098.5

Por unidades de trabatho as despezas e consumo foram:

Annos	Designação	Lenha		Lubrificantes		Estopa	
		Quantidade em m/³	Valor em réis	Quantidade em litros	Valor em réis	Quantidade em kg.	Valor em réis
1904	Locomotiva kilometro . .	0,0696	$184	0,03173	18	0,0126	7
1903	,, ,, . .	0,0770	$204	0,04314	21	0,0144	7
1904	Mais	—	—	—	—	—	—
	Menos	0,0074	$020	0,01141	3	0,0018	0
1904	Vehiculo kilometro . . .	—	—	0,00079789	$040.241	0,0000006	$000.04
1903	,, ,, . . .	—	—	0,00099917	$039.748	0,0000016	$000.08
1904	Mais	—	—	—	$000.493	—	—
	Menos	—	—	0,00020128	—	0,0000010	$000.04

Bitola de 1,^{m}00

O consumo kilometrico de combustivel, oleos e estopa, pelos diversos typos de locomotivas consta do seguinte quadro:

Numero das Locomotivas	Typos de Locomotivas	Numero medio de vehiculos rebocados	Consumo kilometrico medio		
			Lenha (mts. cubs.)	Oleos (litros)	Estopa (kilos)
1, 7 e 8, 11 a 13, 16 e 17 .	Passageiros	6.82	0,047	0,024	0,010
3 a 5	Cargas	15.15	0,066	0,039	0,014
9 e 10	Passageiros	7.72	0,067	0,022	0,011
24	,,	4.72	0,053	0,033	0,010
28 a 30, 35 a 40	,,	8.89	0,061	0,024	0,011
14 e 15, 18 e 19, 21 a 23, 26	Cargas	20.42	0,077	0,039	0,013
25, 31 a 34, 41 a 52 . . .	,,	22.12	0,080	0,037	0,014
53 a 55	,,	15.20	0,066	0,034	0,012
56 a 59	Manobras	. . .	0,086	0,025	0,013
60 a 62	Passageiros	25.77	0,076	0,033	0,012

Se referirmos as despezas de conducção de trens, em pessoal e material, ás unidades de trabalho, teremos em 1904 e 1903, os seguintes resultados comparativos:

Annos	Pessoal			Material			Total		
	Trem Kilometro	Locomotiva Kilometro	Vehiculo Kilometro	Trem Kilometro	Locomotiva Kilometro	Vehiculo Kilometro	Trem Kilometro	Locomotiva Kilometro	Vehiculo Kilometro
Em 1904	$213	$174	$012	$250	$204	$015	$463	$378	$027
Em 1903	$212	$169	$012	$284	$227	$016	$496	$396	$028
1904 Mais .	$001	$005	$000	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
1904 Menos	. . .	. . .	. . .	$034	$023	$001	$033	$018	$001

Bitola de 1,^{m}60 (*Ramal de Santa Rita*)

Annos	Designação	Lenha		Lubrificantes		Estopa	
		Quantidade em m/3	Valor em reis	Quantidade em litros	Valor em reis	Quantidade em kg.	Valor em reis
1904	Locomotivas	3011	9:311$020	1349	706$265	485	280$570
	Vehiculos	—	. . . . .	476	325$320	15	8$300
	Total	3011	9:311$020	1825	1:031$585	500	288$870
1903	Locomotivas	2688	8:720$940	1919	896$990	804	386$790
	Vehiculos	—	. . . . .	160	118$600	—	. . . .
	Total	2688	8:720$940	2079	1:015$590	804	386$790

A comparação dos dous ultimos annos fornece o quadro seguinte:

	Designação	Lenha		Lubrificantes		Estopa	
		Differença em m/3	Differença em reis	Differença em litros	Differença em reis	Differença em kg.	Differença em reis
Diff. em 1904	Locomotivas.	+ 323	+ 590$080	— 570	— 190$725	— 319	— 106$220
	Vehiculos.	—	. . . . .	+ 316	+ 206$720	+ 15	+ 8$300
	Total	+ 323	+ 590$080	— 254	+ 15$995	— 304	— 97$920

O preço médio d'esses materiaes foi:	Em 1904	Em 1903	Differença em 1904
Lenha por m/3, ...	3$092.3	3$243.7	— 151.4
Oleos por litros	$265.2	$488.4	— 223.2
Estopa por kilogramma	$577.0	$481	+ 96

Por unidade de trabalho as despezas e consumo foram:

Annos	Designação	Lenha		Lubrificantes		Estopa	
		Quantidade em m/s	Valor em reis	Quantidade em litros	Valor em reis	Quantidade em kg.	Valor em reis
1904	Locomotiva kilometro	0.053	$163	0.024.0	$124	0.0085	$004.0
1903	” ”	0.047	$153	0.034.0	$016	0.0142	$007.0
1904	Mais	0.006	$010	. . . . .	$108	. . . . .	$003.0
	Menos	. . . .	. . . .	0.010.0	. . . .	0.0057	. . . .
1903	Vehiculo kilometro	—	—	0.001.34	$000.914	0.00005	$002.34
1904	” ”	—	—	0.000.50	$000.365	. . . .	. . . .
1904	Mais	—	—	0.000.84	$000.549	0.00005	$002.34
	Menos	—	—	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .

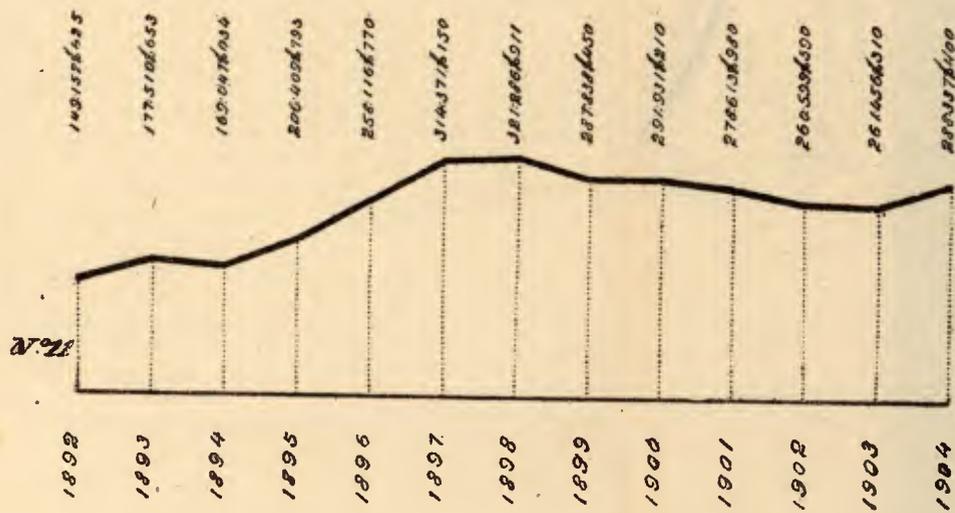
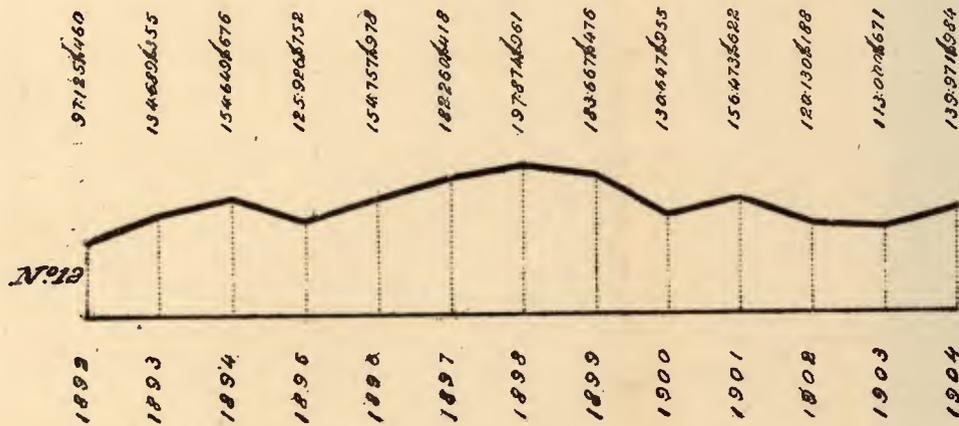
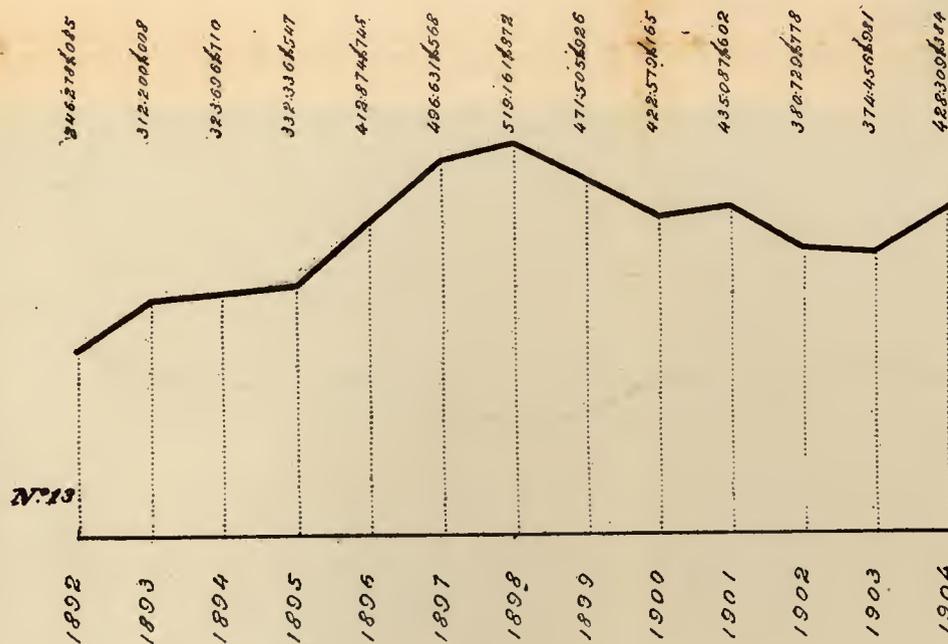
Bitola de 0.m60 — *(Ramal Descalvadense)*

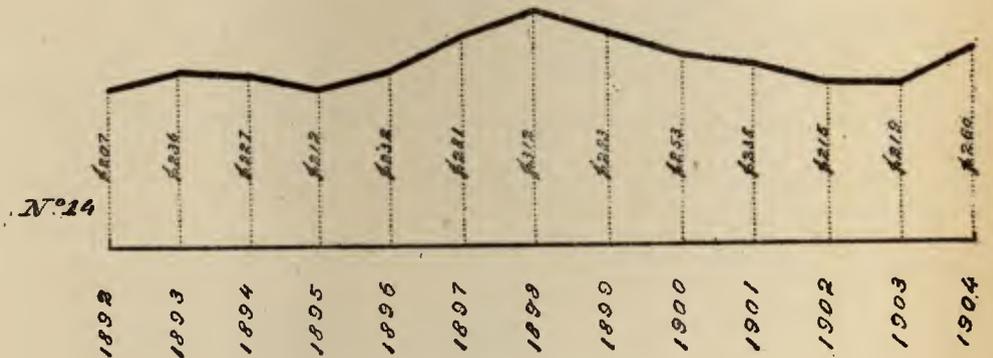
Annos	Designação	Lenha		Lubrificantes		Estopa	
		Quantidade em m/3	Valor em réis	Quantidade em litros	Valor em réis	Quantidade em kilogrammas	Valor em réis
1904	Locomotivas	949	2:933$550	699	384$500	206	117$910
	Vehiculos	. . . . . .	. . . . . .	226	170$220	15	8$980
	Total	949	2:933$550	925	554$720	221	126$890
1903	Locomotivas	886	2:873$420	791	379$610	307	147$480
	Vehiculos	. . . . . .	. . . . . .	106.50	93$350	3	1$380
	Total	886	2:873$420	897.50	472$960	310	148$860

Bitolas de 1,^{m}60 e 0,^{m}60

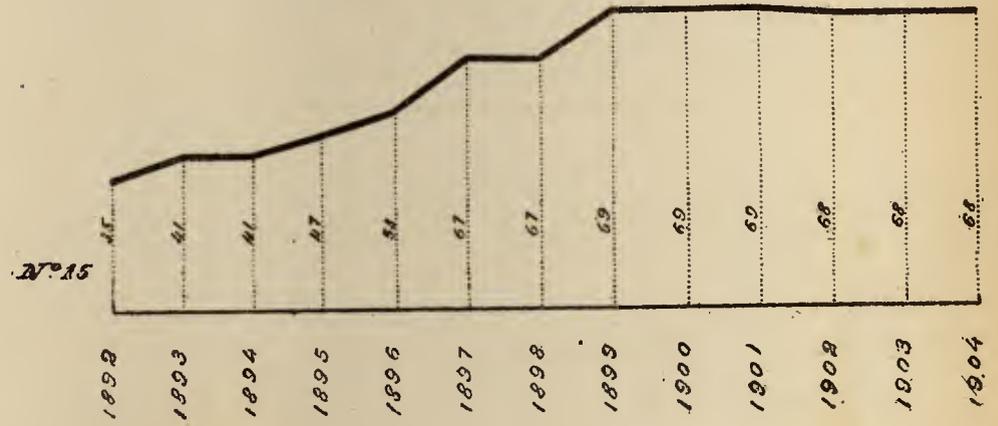
Reparação das Locomotivas

Pessoal

1 m/m = 10:000$000

Material

Total

Custo das Reparações por Locomotiva-kilometro

1 m/m = 10 reis

Numero de Locomotivas

Bitola de 1,^{m}60

0 m/m 5 = 1 Locomotiva.

Numero de Locomotivas

1 m/m = 1 Locomotiva.

Despezas com a Reparação de Locomotivas
1 m/m = 10:000$000
Pessoal
Bitola de 1,m00
Material
N.º17
1892 1893 1894 1895 1896 1897 1898 1899 1900 1901 1902 1903 1904
N.º18
1892 1893 1894 1895 1896 1897 1898 1899 1900 1901 1902 1903 1904
Total
N.º19
1892 1893 1894 1895 1896 1897 1898 1899 1900 1901 1902 1903 1904
Custo das reparações por locomotiva-kilometro
1 m/m = 10 réis
N.º20
1892 1893 1894 1895 1896 1897 1898 1899 1900 1901 1902 1903 1904
Numero de Locomotivas
0 m/m 5 = 1 Locomotiva.
22 24 30 36 52 57 59 59 59 59 59 55 58
N.º21
1892 1893 1894 1895 1896 1897 1898 1899 1900 1901 1902 1903 1904

A comparação dos dous ultimos annos fornece o quadro seguinte:

	Designação	Lenha		Lubrificantes		Estopa	
		Differença em $^{m}/_{3}$	Differença em réis	Differença em litros	Differença em réis	Differença em kilogrammas	Differença em réis
Diff. em 1904	Locomotivas	+ 063	+ 60$130	— 92	+ 4$890	— 101	— 29$570
	Vehiculos	. . . . . .	. . . . .	+ 119,50	+ 76$870	+ 12	+ 7$600
	Total. . .	+ 063	+ 60$130	+ 27,50	+ 81$760	— 89	— 21$970

O preço medio desses materiaes foi:	Em 1904	Em 1903	Differença em 1904
Lenha por $^{m}/_{3}$	3$091.2	3$243.1	— $151.9
Lubrificantes por litro.	$599.6	$527	+ $072.6
Estopa por kilogramma	$574.0	$480	+ $094.0

Por unidade de trabalho as despezas e consumo foram:

Annos	Designação	Lenha		Lubrificantes		Estopa	
		Quantidade em m/3	Valor em réis	Quantidade em litros	Valor em réis	Quantidade em kilogrammas	Valor em réis
1904	Locomotiva kilometro. .	0.0480	$149	0.0354	$195	0.010.5	$006
1903	„ „	0.0473	$154	0.0422	$203	0.022	$008
1904 {	Mais	0.0007	. . . . . .	. . . . . .	. . . . . .	. . . . . .	. . . . . .
	Menos	. . . . . .	$005	0.0068	$008	0.011.5	$002
1904	Vehiculo kilometro. . .	. . . . . .	. . . . . .	0.00248	$001.87	0.0001.6	$009.8
1903	„ „ . . .	. . . . . .	. . . . . .	0.00124	$001.09	. . . . . .	. . . . . .
1904 {	Mais	. . . . . .	. . . . . .	0.00124	$000.78	0.0001.6	$009.8
	Menos	. . . . . .	. . . . . .	. . . . . .	. . . . . .	. . . . . .	. . . . . .

Reparação do material rodante

Locomotivas

BITOLAS DE 1,m60 E 0,m60

Durante o anno de 1904 soffreram reparações geraes nas officinas de Jundiahy, as locomotivas, da bitola de 1,m60, de numeros 1, 10, 12, 13, 20, 24, 27, 34, 35, 37, 38, 39, 40, 41, 46, 49, 51, 54, 56, 57, 58, 60, 61 e 68, e as locomotivas da bitola de 0,m60, de numeros 2, 5 e 7, o que faz um total de 25 locomotivas da bitola de 1,m60 e 3 da bitola de 0,m60.

Fizeram-se concertos de menor importancia nas locomotivas da bitola de 1,m60, numeros 4, 25, 26 e 27 (total 4):

Nas reparações referidas não foram incluidas as de natureza mais simples, feitas nos depositos.

Nas locomotivas 12 e 46 (bitola 1,m60) foram collocados cylindros novos, as locomotivas 34, 36 e 54 receberam espelhos novos, a locomotiva 10, rodas motrizes novas, e a 36, caldeira nova.

Em 31 de Dezembro de 1904, achavam-se em reparações nas officinas de Jundiahy, as locomotivas 23, 41, 50 e 55, da bitola de 1,m60

A despeza feita com a reparação de locomotivas das bitolas de 1,m60 e 0,m60, quer em Jundiahy, quer nos depositos, foi em 1904 de 428:309$384 réis, ou mais 53:852$403 réis do que em 1903, como se vê no seguinte quadro:

	Em 1904	Em 1903	Em 1904
Pessoal . .	288:337$400	261:456$310	+ 26:881$090
Material . .	139:971$984	113:000$671	+ 26:971$313
Total .	428:309$384	374:456$981	+ 53:852$403

As despezas com a reparação de locomotivas, referidas ás unidades de trabalho offerecem em 1904 e 1903, o seguinte confronto:

Annos	Importancia media das reparações — Por trem kilometro			Importancia media das reparações — Por locomotiva kilometro		
	Pessoal	Material	Total	Pessoal	Material	Total
1904. . . .	$283	$137	$420	$167	$081	$248
1903. . . .	$258	$112	$370	$153	$066	$219
1904 Mais. .	$025	$025	$050	$014	$015	$029
1904 Menos.	—	—	—	—	—	—

Os diagrammas n.os 11, 12, 13. e 14 permittem comparar as despezas com reparações de locomotivas no periodo de 1892 a 1904, nas bitolas de 1,m60 e 0,m60.

Os diagrammas 15 e 16 mostram a variação do numero de locomotivas no mesmo periodo para cada uma das bitolas consideradas.

Conforme previamos nos relatorios de annos anteriores tem sido bastante notavel nos dois ultimos annos o accrescimo de despeza com a conservação d'esta importante parte do material rodante. No anno findo accresceram as reparações de caldeiras em proporção muito consideravel nas grandes machinas americanas de passageiros e cargas, quasi exclusivamente usadas para a tracção dos nossos trens; muitas d'ellas tiveram de soffrer a substituição dos espelhos tubulares das fornalhas, reparações sempre muito dispendiosas. Outras precisaram de cylindros novos. O accrescimo principal das despezas foi o de Pessoal, e acreditamos que chegou o momento de introduzir-se nas nossas Officinas o uso de ferramentas auxiliares de ar comprimido que augmentam de muito o rendimento operario. Estamos construindo nas Officinas reservatorios de ar que serão alimentados por bombas de freio Westinghouse, afim de fazermos com o menor dispendio a installação pneumatica de que precisamos agora.

Na bitola estreita, as officinas de Rio Claro estão seguindo a mesma evolução consecutiva a causas identicas.

Bitola de 1,^{m}00

Em 1904 foram feitas reparações geraes, nas officinas do Rio Claro, nas 23 locomotivas seguintes; de numeros: 1, 10. 13, 17, 24, 30, 31, 34, 36, 37, 38, 39, 40, 42, 43, 44. 45, 46, 47. 48, 51, 52 e 59.

Fizeram-se tambem reparações menores nas locomotivas de numeros: 3, 4, 5, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 18, 19. 21, 22, 25, 26, 28, 29, 32, 33, 34, 35, 41, 50, 53, 54, 55, 56 e 57.

Tiveram reparações leves além de algumas das locomotivas já citadas nas listas precedentes, as locomotivas de numeros: 1, 4, 5, 12, 14, 15, 18, 21, 22, 23, 26, 30, 31. 32, 33, 35, 39, 41. 43, 45, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 55 e 60.

A despeza com a reparação de locomotivas em 1904 importou em reis 297:914$445 ou menos 7:415$620 do que em 1903 como se vê do quadro seguinte:

	Em 1904	Em 1903	Em 1904
Pessoal	192:478$860	192:010$410	+ 468$460
Material	105:435$585	113:319$665	— 7:884$070
	297:914$445	305:330$065	— 7:415$620

Referidas as unidades do trabalho, estas despezas dão em 1904 e 1903. os seguintes resultados:

Annos	Importancia média das reparações Por trem kilometro			Importancia média das reparações Por locomotiva kilometro		
	Pessoal	Material	Total	Pessoal	Material	Total
1904 . .	$133	$073	$206	$108	$060	$168
1903 . .	$136	$080	$216	$109	$064	$173
1904 Mais .	—	—	—	—	—	—
1904 Menos	$003	$007	$010	$001	$004	$005

Os diagrammas 17. 18, 19 e 20 permittem comparar a despeza com reparações de locomotivas no periodo de 1892 a 1904. O diagramma 21 mostra a variação no numero de locomotivas no mesmo prazo. Por hora tem sido pequeno o accrescimo de despeza nos ultimos annos, por-

quanto a maioria das locomotivas que fazem o serviço de tracção na bitola de 1,m00 data de 1895 e annos subsequentes. Approxima-se porém o momento em que estas despezas augmentarão forçosamente.

Carros

Bitolas de 1,m60 e 0,m60

As despezas com a conservação e as reparações dos carros de passageiros, de correio e breaks, das bitolas de 1,m60 e 0,m60, durante o anno de 1904 foram de........ 139:372$002 réis, ou menos 37:773$695 do que em 1903, como se vê no quadro seguinte:

	Em 1904	Em 1903	Em 1904
Pessoal . .	98:771$400	100:438$970	— 1:667$570
Material . .	40:600$602	76:706$727	— 36:106$125
Total. .	139:372$002	177:145$697	— 37:773$695

Referindo as despezas acima mencionadas ás unidades de trabalho, teremos:

ANNOS	Por carro kilometro		
	Pessoal	Material	Total
1904	$018	$007	$025
1903	$018	$014	$032
1904 Mais	. . . . . .	. . . . . .	. . . . . .
1904 Menos	. . . . . .	$007	$007

Bitola de 1,m00

As despezas com a reparação de carros de passageiros, de correio e breaks, foi, n'esta bitola, durante o anno de 1904 de 135:510$999 ou mais 2:037$322 do que em 1903, como se vê no quadro seguinte:

	Em 1904	Em 1903	Em 1904
Pessoal . . .	88:777$190	85:352$390	+ 3:424$800
Material. . .	46:733$809	48:121$287	— 1:387$478
Total . .	135:510$999	133:473$677	+ 2:037$322

Referindo do mesmo modo as despezas, ás unidades de trabalho, temos:

ANNOS	Por carro kilometro		
	Pessoal	Material	Total
1904	$016	$008	$024
1903	$016	$009	$025
1904 Mais	. . . . . .	. . . . . .	. . . . . .
1904 Menos	. . . . . .	$001	$001

Vagões

BITOLAS DE 1,^{m}60 E 0,^{m}60

Com reparação de vagões das bitolas de 1,^{m}60 e 0,^{m}60, despendeu-se durante o anno de 1904 a quantia de reis 338:983$744, como consta do quadro seguinte:

	Em 1904	Em 1903	Em 1904
Pessoal	182:169$410	167:891$260	+ 14:278$150
Material	156:814$334	171:714$462	— 14:900$128
Total . . .	338:983$744	339:605$722	— 621$978

As despezas por unidade de trabalho foram:

ANNOS	Por vagão kilometro		
	Pessoal	Material	Total
1904	$012	$010	$022
1903	$011	$011	$022
1904 Mais	$001	. . . . .	. . . . .
1904 Menos	. . . . .	$001	. . . . .

BITOLA DE 1,^{m}00

Com o material rodante de cargas despendeu-se, durante o anno de 1904, a quantia de reis 199:289$327 ou mais 16:701$911, do que no anno de 1903.

E' o que mostra o quadro seguinte:

	Em 1904	Em 1903	Em 1904
Pessoal	126:497$170	108:146$690	+ 18:350$480
Material	72:792$157	74:440$726	— 1:648$569
Total . . .	199:289$327	182:587$416	+ 16:701$911

As despezas por unidade de trabalho foram:

ANNOS	Por vagão kilometro		
	Pessoal	Material	Total
1904	$007	$004	$011
1903	$006	$004	$010
1904 Mais	$001	. . . . .	$001
1904 Menos	. . . . .	. . . . .	. . . . .

Os diagrammas ns. 22, 23, 24, 25, 26 e 27, permittem comparar as despezas com as reparações de carros e vagões, nas bitolas de 1,60, 0,60, desde 1892 até 1904. Os diagrammas ns. 28, 29, 30, 31, 32 e 33 permittem comparar as despezas analogas, na bitola de 1,^{m}00, no periodo de 1894 a 1904.

Durante o anno de 1904 foram feitas 99 reparações em carros e 488 em vagões da bitola de 1.60 abaixo descriminadas.

Reparação de Carros

BITOLAS 1,^{m}60 E 0,^{m}60

PESSOAL

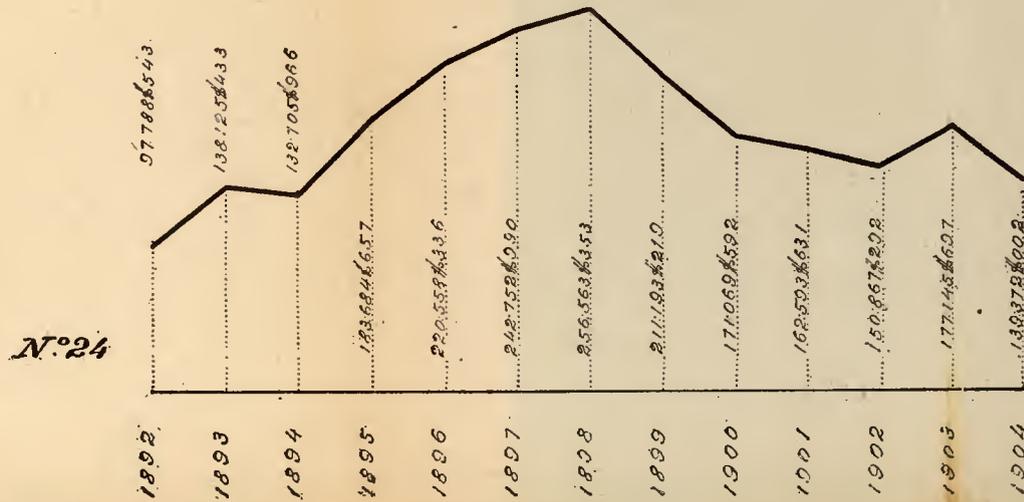
1 m/m = 50:000$000

N.° 22

Ano	Valor
1892	59:544$183
1893	74:138$660
1894	67:036$840
1895	91:623$140
1896	137:719$650
1897	148:299$290
1898	145:137$674
1899	117:274$110
1900	96:788$510
1901	86:022$937
1902	100:109$960
1903	100:438$910
1904	98:771$400

MATERIAL

N.° 23

Ano	Valor
1892	38:244$360
1893	63:986$773
1894	65:669$126
1895	92:061$517
1896	82:838$686
1897	94:453$700
1898	111:425$679
1899	93:919$109
1900	74:281$082
1901	76:570$694
1902	50:757$332
1903	76:700$727
1904	40:000$602

TOTAL

Reparação de Vagões

Bitolas 1,m60 e 0,m60

Pessoal

1 m/m = 50:000$000

93:497$820
113:837$960
80:942$724
100:598$364
130:559$152
158:257$580
181:411$970
141:989$290
140:038$040
134:925$465
152:428$910
167:891$260
182:108$410

N.º 25

$000

1892 1893 1894 1895 1896 1897 1898 1899 1900 1901 1902 1903 1904

Material

95:370$365
175:436$369
112:818$454
107:462$588
161:048$702
135:527$115
280:129$013
179:008$189
154:985$181
111:448$826
154:638$932
171:714$462
156:814$334

N.º 26

$000

1892 1893 1894 1895 1896 1897 1898 1899 1900 1901 1902 1903 1904

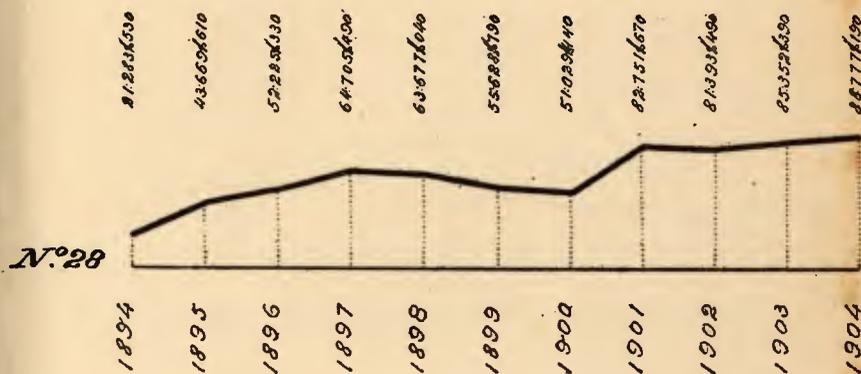
Reparação de Carros

Bitola de 1,m00

Reparação de Vagões

Bitola de 1,^{m}00

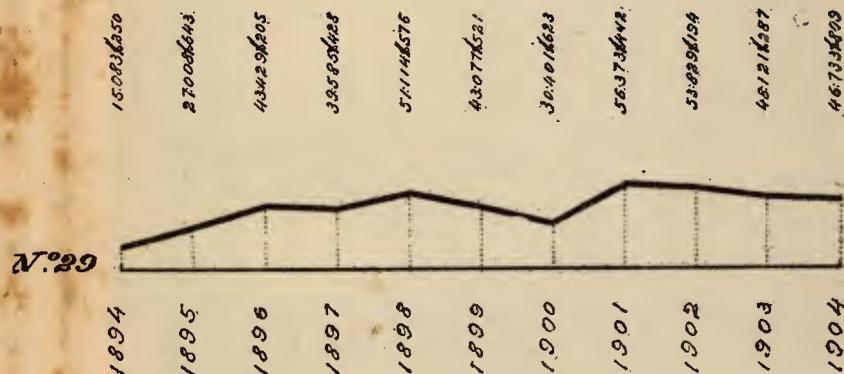
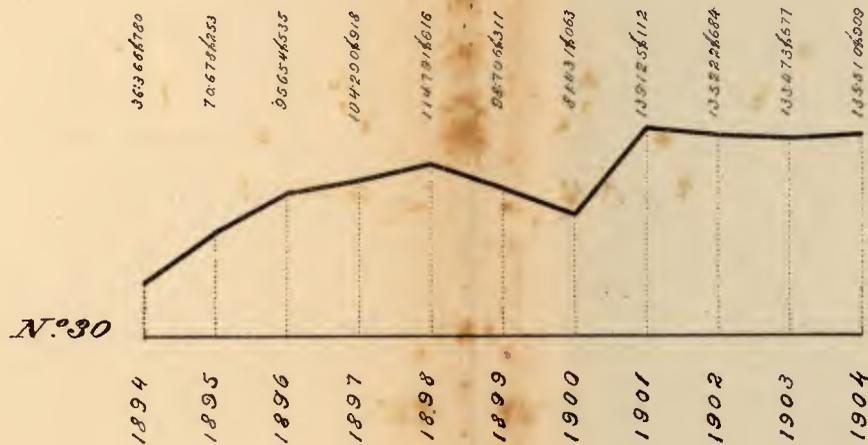
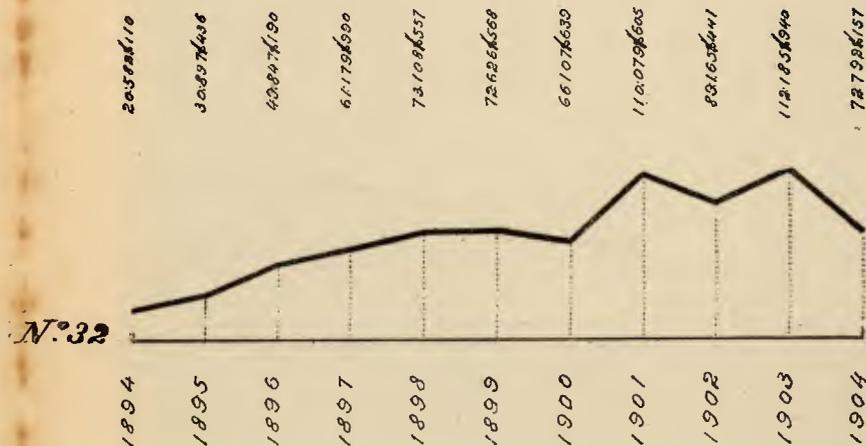
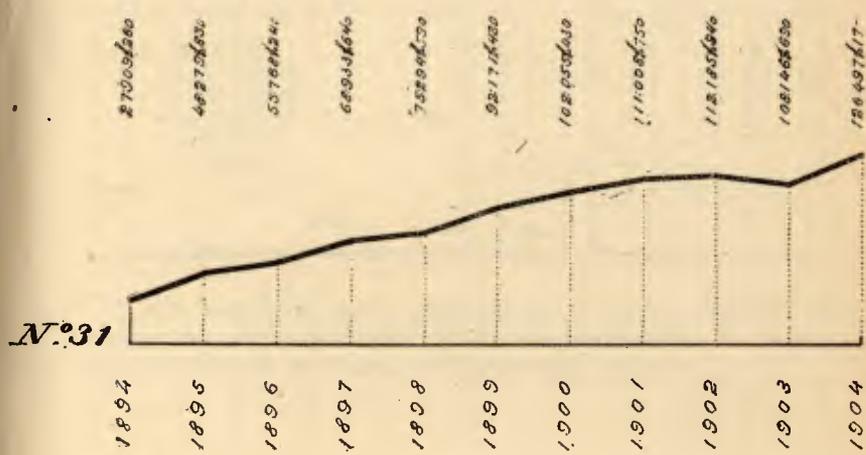
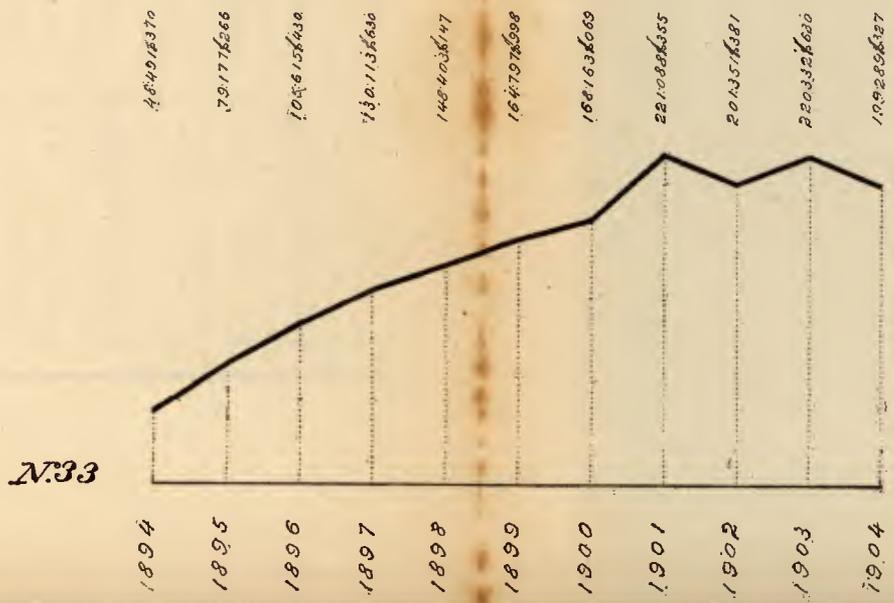
Pessoal

1 m/m = 5:000$000

N.º 31

1894 1895 1896 1897 1898 1899 1900 1901 1902 1903 1904

Material

N.º 32

1894 1895 1896 1897 1898 1899 1900 1901 1902 1903 1904

Total

Carros

Descripção	Reparações			Reconstruido	Total Geral	Envernizados e Pintados
	Pequenas	Medias	Grandes			
Carros especiaes	5	—	—	—	5	2
„ de 1.ª classe	32	7	2	—	41	15
„ de 2.ª classe	13	6	1	—	20	10
„ composto de 1.ª e 2.ª classe	6	4	—	—	10	7
„ de correio	6	1	1	—	8	3
„ de bagagem	1	—	—	—	1	1
Break	7	5	2	—	14	9
Total . . .	70	23	6	—	99	47

Foi installada a luz electrica em 7 carros diversos no correr do anno de 1904. A 31 de Dezembro do mesmo anno 29 carros possuiam a illuminação electrica.

Vagões

Descripção	Reparações			Reconstruido	Total Geral	Pintados
	Pequenas	Medias	Grandes			
Vagões cobertos com freio, de 4 rodas	62	84	10	2	158	94
„ „ sem „ „ 4 „	14	90	7	4	115	101
„ abertos „ „ „ 4 „	8	19	15	21	63	55
„ para lenha „ „ „ 4 „	1	13	—	—	14	13
„ „ „ „ „ „ 8 „	—	2	—	—	2	2
„ „ gado „ „ „ 4 „	2	9	2	—	13	11
„ „ lastro „ „ „ 4 „	1	11	5	6	23	22
„ abertos „ „ „ 8 „	21	8	22	7	58	38
„ „ „ „ „ 6 „	2	—	2	1	5	3
„ cobertos com „ „ 8 „	20	16	—	1	37	16
Total . . .	131	252	63	42	488	355

Durante o anno de 1904 foram feitos nos vehiculos da bitola de 1,^{m}00 os seguintes concertos nas officinas de Rio Claro.

Carros

Designação	Concertos geraes	Concertos grandes	Concertos pequenos	Total
Carros especiaes.	1	—	5	6
„ de 1.ª classe . . .	2	11	11	24
„ compostos	2	6	8	16
„ de 2.ª classe. . . .	6	15	19	40
„ „ bagagem	2	11	17	30
Total	13	43	60	116

Vagões

Designação	Concertos geraes	Concertos grandes	Concertos pequenos	Total
Vagões cobertos	7	234	136	377
„ abertos	36	67	29	132
„ para gado	3	4	6	13
Total	46	305	171	522

Recapitulação das despezas da locomoção por conta do custeio

Bitolas de $1,^m60$ e $0,^m60$

O total das despezas da locomoção, nas bitolas de $1,^m60$ e $0,^m60$ foi o seguinte:

Em 1904	2.456:931$831
Em 1903	2.160:902$584
Differença para mais, em 1904	296:029$247

Os quadros abaixo mostram a despeza em 1904 e em 1903, subdividida pelas diversas verbas:

Em 1904

Designação	Pessoal	Material	Total
Administração.	73:253$222	2:906$925	76:160$147
Despezas geraes das officinas	75:571$950	36:432$907	112:004$857
Conducção de trens . .	387:736$030	731:947$546	1.119:683$576
Reparação de locomotivas	288:337$400	139:971$984	428:309$384
„ „ carros. . .	98:771$400	40:600$602	139:372$002
„ „ vagões . .	182:169$410	156:814$334	338:983$744
Conservação do material fluctuante	3:756$000	62$230	3:818$230
Obras novas	56:275$100	66:284$916	122:560$016
Edificios officinas . . .	8:613$720	6:002$086	14:615$806
Luz electrica	28:447$980	32:031$349	60:479$329
Total . . .	1.202:932$212	1.213:054$879	2.415:987$091
Contas			40:944$740
Total geral .			2.456:931$831

Em 1903

Designação	Pessoal	Material	Total
Administração.	61:435$585	3:618$095	65:053$680
Despezas geraes das officinas	76:530$090	45:515$198	122:045$288
Conducção de trens . .	411:316$620	659:231$496	1.070:548$116
Reparação de locomotivas	261:456$310	113:000$671	374:456$981
„ de carros . .	100:438$970	76:706$727	177:145$697
„ de vagões . .	167:891$260	171:714$462	339:605$722
Total . . .	1.079:068$835	1.069:786$649	2.148:855$484
Contas			12:047$100
Total geral .			2.160:902$584

Os totaes da mesma especie, correspondentes aos dois annos, comparados entre si, mostram as seguintes differenças, em 1904:

	Para mais	Para menos
Administração	11:106$467	
Despezas geraes de officinas.		10:040$431
Conducção de trens	49:135$460	
Reparação de locomotivas.	53:852$403	
„ „ carros		37:773$695
„ „ vagões		621$978
Conservação material fluctuante	3:818$230	
Edificios officinas	14:615$806	
Luz Electrica	60:479$329	
Obras novas	122:560$016	
Contas	28:897$640	
Total	344:465$351	48:436$104
Differença total	296:029$247	

Por conta de obras novas da Locomoção, despendeu-se 136:702$006 réis, distribuidos da forma seguinte:

Conclusão do abastecimento d'agua em Campinas . .	50:613$084
Serviço de incendio em Campinas	4:039$758
Reservatorio para ar comprimido	2:778$120
Columna d'agua em Campinas	1:221$920
Installação de luz electrica em 7 carros	17:619$224
Montagem de machinismos	420$100
Augmento da Ferraria	30:477$660
Assentamento da caldeira, martellete e encanamento. .	15:093$439
Novos caixilhos.	10:028$898
Consolidação de thesouras	1:744$120
Burrinhos	2:665$683
Total	136:702$006

Por conta do custeio do edificio das officinas despendeu-se 14:615$806 réis, com reparações nos telhados e referindo as despezas de 1903 e 1904, ás unidades de trabalho, teremos:

Designação	1904	1903	Differença em 1904	
			Para mais	Para menos
Por trem kilometro	2$367	2$136	$231	
„ locomotiva kilometro .	1$402	1$268	$134	
„ vehiculo „ .	$112	$101	$011	

Considerando apenas os serviços retribuidos temos o quadro comparativo seguinte, para os dois annos:

Designação	1904	1903	Differença em 1904	
			Para mais	Para menos
Por trem kilometro. . . .	2$536	2$245	$291	
„ vehiculo „	$118	$103	$015	
„ tonelada kilometro de peso util	$041	$035	$006	

Poderia parecer a primeira vista que a despeza da Locomoção nas bitolas de 1.^{m}60 e 0.^{m}60, foi excessiva comparativamente com a do anno de 1903. A simples analyse porém da discriminação da verba *Obras Novas*, verifica-se que despendeu-se em obras de caracter inteiramente extraordinario o seguinte:

Conclusão do abastecimento d'agua em Campinas	50:613$084
Serviço de incendio em Campinas	4:039$758
Reservatorio para ar comprimido.	2:778$120
Augmento da Ferraria	30:477$660
	87:908$622

isto é um total de 87:908$622.

Até o fim do anno de 1903 a despeza total com a Luz Electrica em Campinas e Jundiahy era carregada em verba especial não pertencente á Locomoção; em 1904 os 60:479$329 em que importou o custeio d'esse serviço passaram a ser debitados a esta repartição. Só estas duas verbas importam em 148:387$951, isto é cerca de 50 % do excesso total absoluto de despeza consignada. Em outra parte do relatorio, já explicamos a causa do augmento de despeza (104:212$340) na verba *Combustivel*; e ahi consignamos que esse accrescimo pertence de direito a annos anteriores. Na verba *Contas*, nota-se tambem um augmento de 28:897$640, tambem de caracter extraordinario porque provém em sua maxima parte de pagamentos feitos a S. P. R. pela reparação de dois carros de passageiros fortemente damnificados em um accidente occorrido nas nossas linhas com um trem de passageiros que descarrillou em consequencia de uma barreira.

Bitola de 1,^{m}00

O total das despezas da locomoção, na bitola de 1.^{m}00 foi o seguinte:

Em 1904	1.462:288$725
Em 1903	1.491:161$556
Differença para menos	28:872$831

Os quadros seguintes mostram as despezas em 1904 e 1903, sub-divididas, pelas diversas verbas:

Em 1904

Designação	Pessoal	Material	Total
Administração	54:412$678	2:822$600	57:235$278
Despezas geraes de officinas	65:028$070	24:744$901	89:772$971
Conducção de trens . . .	308:807$970	362:304$852	671:112$822
Reparação de locomotivas .	192:478$860	105:435$585	297:914$445
„ „ carros . . .	88:777$190	46:733$809	135:510$999
„ „ vagões . . .	126:497$170	72:792$157	199:289$327
Edificios officinas	3:006$570	1:649$543	4:656$113
Obras novas	1:382$230	458$990	1:841$220
Luz Electrica	51$740	. . . . .	51$740
Total . . .	840:442$478	616:942$437	1.457:384$915
Contas . . , . . , , . .	. . . . .	. . . . . .	4:903$810
Total geral . .	. . . . .	. . . . . .	1.462:288$725

Em 1903

Designação	Pessoal	Material	Total
Administração	47;515$282	3:738$046	51:253$328
Despezas geraes de officinas	69:156$780	46:122$549	115:279$329
Conducção de trens. . . .	299:255$706	400:327$565	699:583$271
Reparação de locomotivas .	192:010$410	113:319$655	305:330$065
„ „ carros . . .	85;352$390	48:121$287	133:473$677
„ „ vagões . . .	108:146$690	74:440$726	182:587$416
Total	801:437$258	686:069$828	1.487:507$086
Contas . . . . , .	. . . . . .	. . . . . .	3:654$470
Total Geral . .	. -	. . . , . .	1.491:161$556

A comparação entre os totaes da mesma especie, correspondentes aos dois ultimos annos dá as seguintes differenças para o anno de 1904:

	Para menos	Para mais
Administração		5:981$950
Despezas geraes das officinas.	25:506$635	. . . .
Conducção de trens	28:470$449	. . . .
Reparações de locomotivas.	7:415$620	. . . .
„ „ carros.		2:037$322
„ „ vagões.		16:701$911
Luz electrica.		51$740
Edificios officinas		4:656$113
Obras novas		1:841$220
Contas		1:249$340
Total.	61:392$427	32:519$596
Differença total		28:872$831

Referindo as despezas de 1904 e 1903 ás unidades de trabalho obteremos os seguintes resultados:

Designação	1904	1903	Differença em 1904	
			Para mais	Para menos
Por trem kilometro	1$006	1$059	. . . .	$053
Por vehiculo kilometro. . .	$059	$060	. . . .	$001
Por locomotiva kilometro . .	$821	$844	. . . .	$023

Considerando apenas os serviços retribuidos temos o seguinte quadro comparativo dos dois ultimos annos:

Designação	1904	1903	Differença em 1904	
			Para mais	Para menos
Por trem kilometro	1$075	1$128	. . . .	$053
Por vehiculo kilometro, . .	$065	$065	. . . .	. . . .
Por tonelada kilometro de peso util.	$043	$041	$002	. . . .

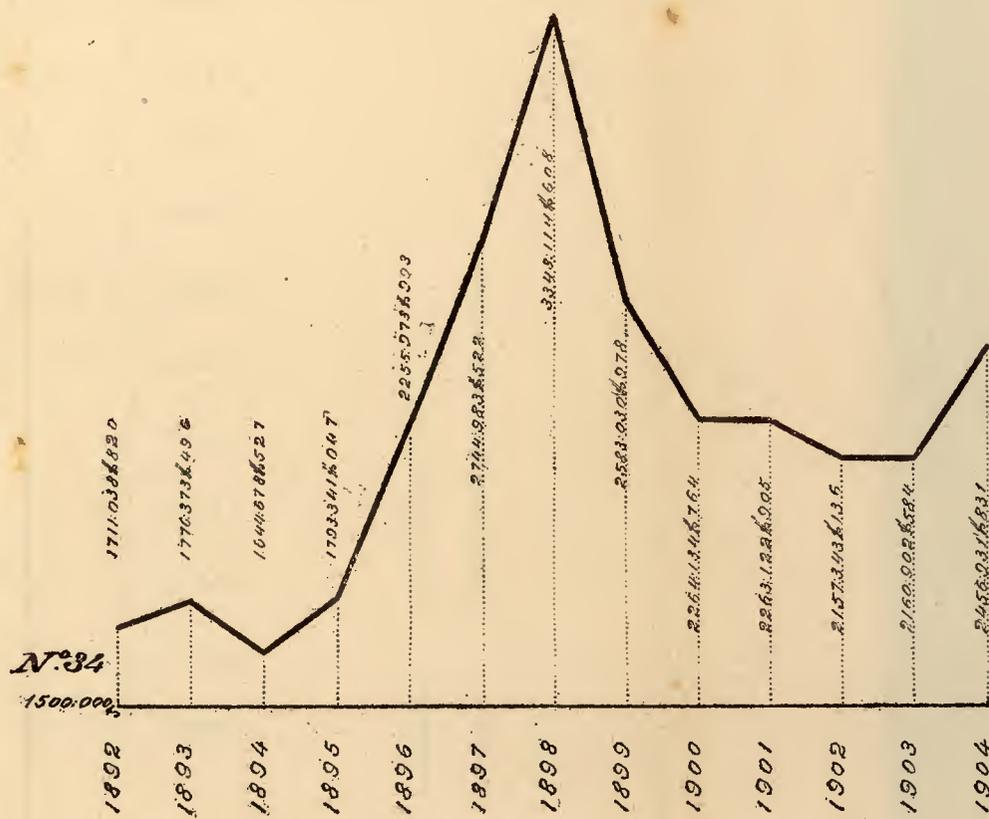
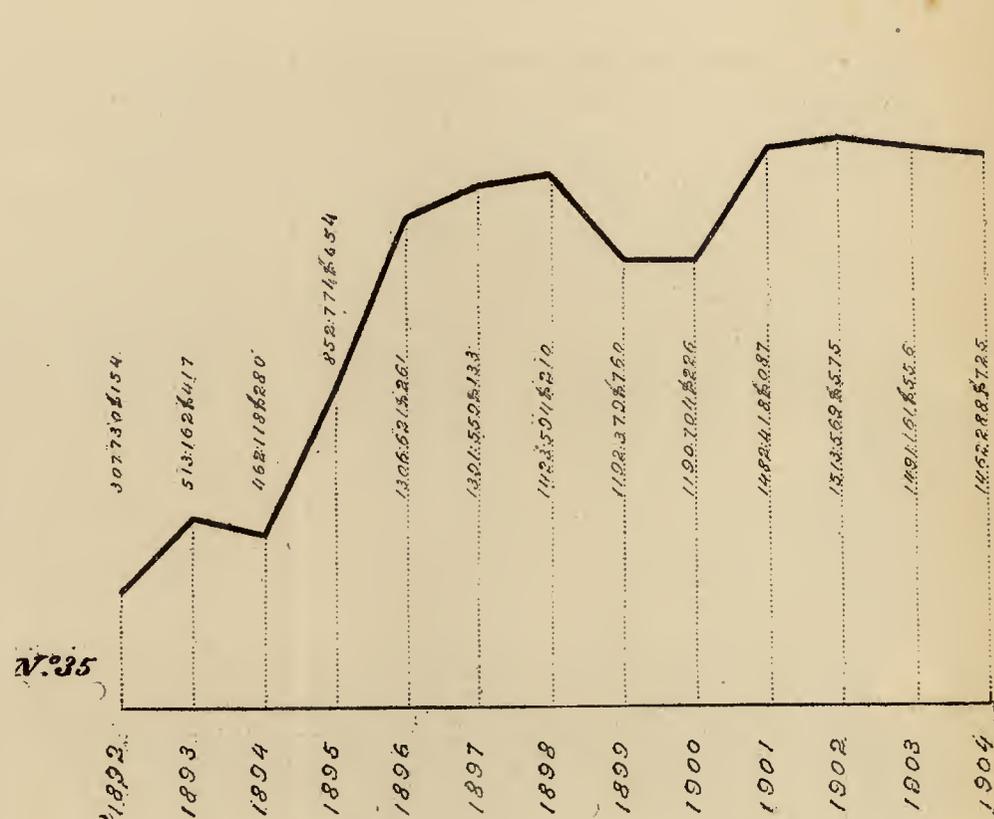
Para melhor comparar as despezas da locomoção nas differentes secções, damos em seguida alguns quadros e diagrammas abrangendo dados dos ultimos annos.

O quadro abaixo mostra os preços medios annuaes dos materiaes de conducção de trens, na bitola de 1,m60, desde 1892.

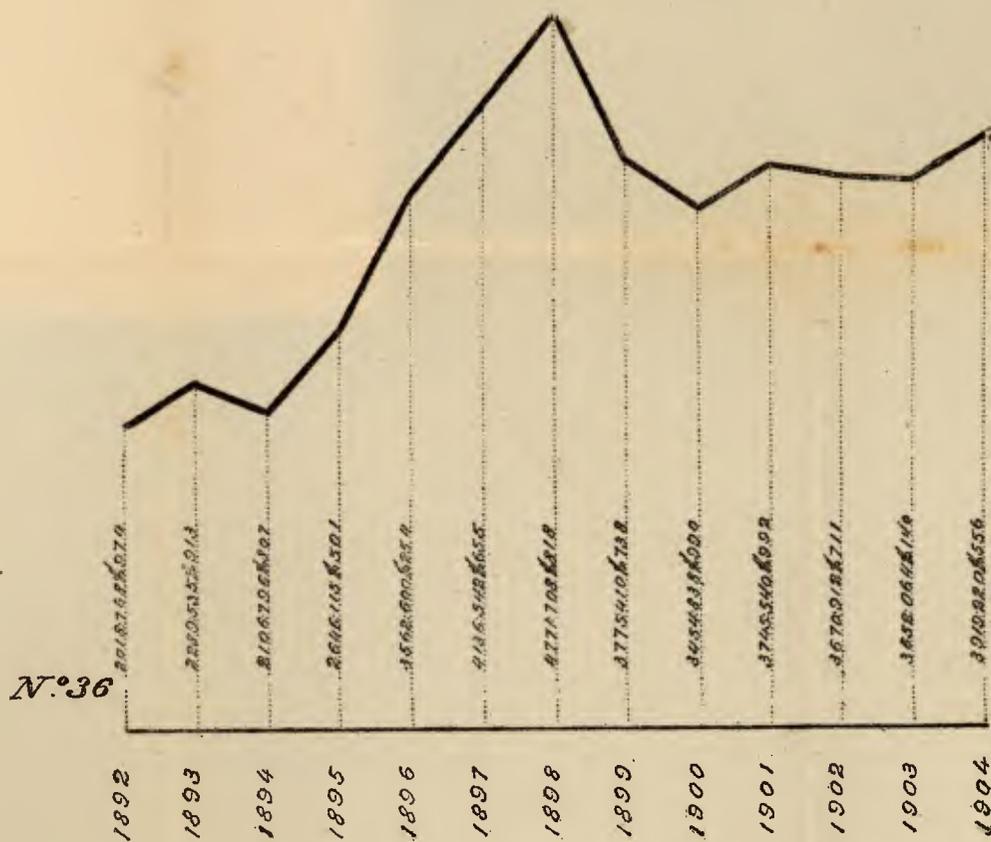
A ultima columna foi reservada para o preço da lenha, na bitola de 1,m00.

Annos	Carvão toneladas	Lenha metro cubico	Estopa kilogrammas	Oleos litros	Lenha metro cubico Bitola de 1,m00
1892 . . .	79$538	—	$796	1$061	2$260
1893 . . .	51$550	—	$852	1$291	2$491
1894 . . .	55$529	—	$890	1$360	2$057
1895 . . .	46$800	—	$758	1$056	2$185
1896 . . .	50$000	—	$783	$847	2$225
1897 . . .	59$088	—	$849	1$140	2$215
1898 . . .	71$728	—	1$096	1$289	2$255
1899 . . .	64$063	2$641	$766	$780	2$383
1900 . . .	61$633	2$843	$607	$559	2$391
1901 . . .	59$512	3$023	$485	$577	2$665
1902 . . .	41$894	3$196	$494	$515	2$673
1903 . . .	46$664	3$251	$480	$556	2$653
1904 . . .	41$062	3$080	$581	$541	2$654

Recapitulação das Despezas da Locomoção

Bitolas de 1,m60 e 0,m60

Bitola de 1,m00

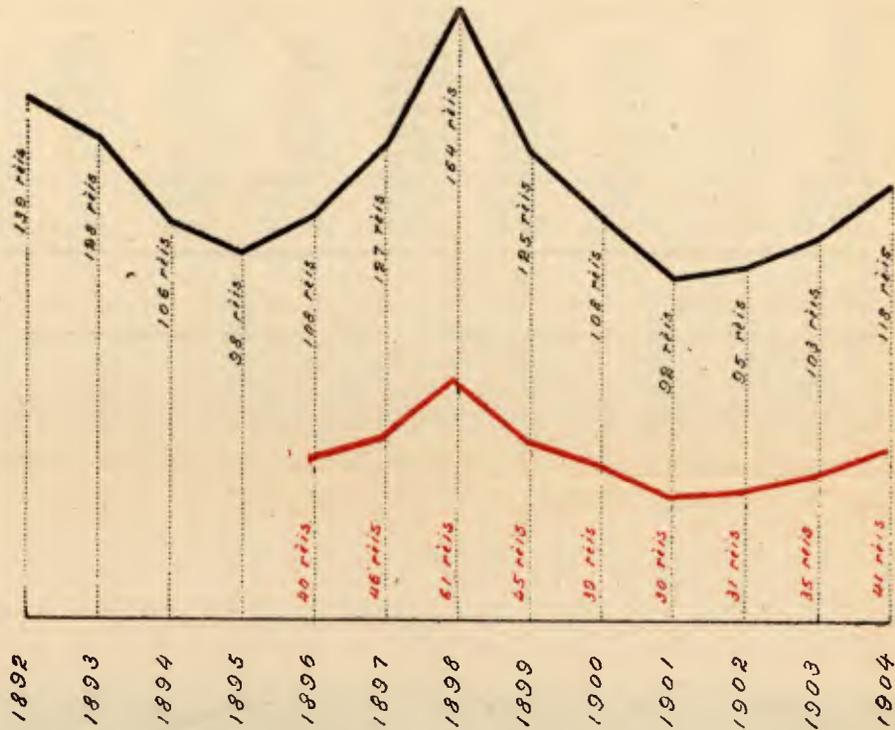
Total

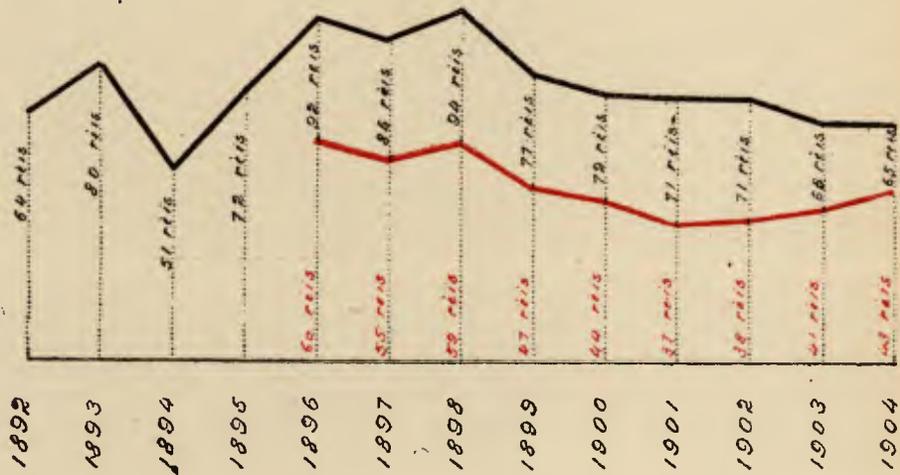
1 m/m = 50:000$000

Preços do vehiculo-kilometro e da tonelada-kilometro de peso util

(Serviços Retribuidos)

BITOLAS DE 1,^{m}60 E 0,^{m}60

1 $^{m}/_{m}$ = 2 réis

Nº 37.

BITOLA DE 1,^{m}00.

Nº 38.

Legenda:

Vehiculo kilometro.

Tonelada kilometro de peso util.

O quadro seguinte mostra os preços medios annuaes nos ultimos 8 annos, de diversos materiaes empregados nas reparações de locomotivas, carros e vagões.

Materiaes	Unidades	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904
Ferro batido	Kg.	$491	$562	$548	$558	$516	$388	$366	$366
„ fundido	„	$263	$331	$314	$341	$301	$289	$281	$295
Bronze	„	2$250	1$695	1$810	1$499	1$739	1$515	1$357	1$078
Metal branco	„	2$707	2$913	2$510	4$190	2$066	1$750	1$044	1$120
Aços diversos	„	$734	$861	$895	$829	$731	$687	$638	$693
Pregos	„	$925	$914	$754	$835	$723	$596	$521	$529
Eixos para vagões	1	—	120$516	114$485	106$156	102$070	101$390	94$831	78$700
Batentes para vagões	1	—	86$370	89$798	90$488	87$330	87$330	69$254	69$260
Molas especiaes p.ª vagões	1	12$199	15$604	15$885	15$279	15$279	15$205	10$130	10$219

Os diagrammas 34 e 35 mostram as despezas da Locomoção por conta do custeio nas bitolas de 1,ᵐ60, 0,ᵐ60 e 1,ᵐ00, no periodo de 1892 a 1904. O diagramma n.º 36 mostra o total das despezas da Locomoção, por conta do custeio em todas as linhas, no mesmo periodo. Os diagrammas 37 e 38 mostram os preços do vehiculo kilometro, considerando apenas os serviços retribuidos, no periodo de 1892 a 1904, e os preços de tonelada kilometro de peso util rebocado, no periodo de 1896 a 1904.

V — Fundição de ferro e bronze

Em 1904 a officina de fundição de Jundiahy, entregou ao Almoxarifado, para serem utilisados nos diversos serviços da locomoção e outras divisões 397.535,5 kilos de ferro fundido, e 39.491,00 kilos de bronze em peças moldadas, cujos preços medios de producção foram:

De ferro fundido em obras. . $298,6 réis
De bronze „ „ „ . , 1$085,4 „

Durante o mesmo anno, empregaram-se nos diversos serviços especiaes á locomoção e outras repartições 400.940 kilos de ferro fundido e 39.553,50 de bronze, como se vê em detalhe nos quadros adiante.

BITOLA DE 1,^{m}60

Designação	Ferro fundido moldado		Bronze fundido moldado	
	Quantidade em kg.	Importancia	Quantidade em kg.	Importancia
Reparação de locomotivas	28.058	8:240$320	9.550,50	10:312$110
„ „ carros . .	10.858	3:186$720	1.267,50	1:366$355
„ „ vagões . .	89.418	26:431$400	3.592	3:853$680
Obras diversas para a locomoção e outras divisões.	122.528	36:145$730	2.904	3:239$570
Total . . .	250.862	74:004$170	17.314	18:771$715

BITOLA DE 1,^{m}00

Designação	Ferro fundido moldado		Bronze fundido moldado	
	Quantidade em kg.	Importancia	Quantidade em kg.	Importancia
Reparação de locomotivas	46.737,50	13:825$145	15.558,75	16:713$920
„ „ carros . .	15.336	4:583$500	2.196	2:335$395
„ „ vagões . .	35.797	10:554$870	2.782	3:018$575
Obras diversas para a locomoção e outras divisões.	45.089,50	13:343$050	1.323,75	1:426$322
Total . . .	142.960	42:256$565	21.860,50	23:494$212

RAMAL DE SANTA RITA

Designação	Ferro fundido moldado		Bronze fundido moldado	
	Quantidade em kg.	Importancia	Quantidade em kg.	Importancia
Reparação de locomotivas	1.213	352$940	121	137$610
,, ,, carros . .	4.149	1.253$070	17	18$870
,, ,, vagões . .	169	49$430	27	27$540
Obras diversas para a locomoção e outras divisões.	93	26$970	5	5$700
Total . . .	5.624	1:682$410	170	189$720

RAMAL DESCALVADENSE

Designação	Ferro fundido moldado		Bronze fundido moldado	
	Quantidade em kg.	Importancia	Quantidade em kg.	Importancia
Reparação de locomotivas	41	12$260	115,50	123$090
,, ,, carros . .	657	195$120	55	59$630
,, ,, vagões . .	758	221$210	38,50	43$030
Obras diversas para a locomoção e outras divisões.	38	11$020		
Total . . .	1.494	439$610	209	225$750

O quadro seguinte mostra a quantidade de ferro e bronze moldado, fornecido annualmente ao Almoxarifado, pela officina de fundição de Jundiahy, desde 1897, bem como os preços medios d'esses materiaes. Na parte correspondente ao anno de 1904, está incluida a quantidade dos mesmos metaes fornecida pela officina de fundição de Rio Claro, ultimamente installada.

Annos	Ferro fundido em peças moldadas			Bronze fundido em peças moldadas		
	Preço médio do kilogramma	Quantidade total fornecida	Importancia em réis	Preço médio do kilogramma	Quantidade total fornecida	Importancia em réis
1897	$291.2	381.402.50	111:092$870	1$744	27.550.50	48:050$465
1898	$302.3	359.314.00	108:610$021	1$691	27.722.00	46:900$039
1899	$328.7	354.794.25	116:626$603	1$635	31.418.50	51:380$315
1900	$331.3	290.962.50	96:419$503	1$832	24.162.75	44:285$482
1901	$304.8	363.531.00	110:796$646	1$750	39.333.50	68:853$220
1902	$278.7	509.036.50	141:874$457	1$382	42.590.50	58:862$091
1903	$292.7	453.057.50	132:631$438	1$215	43.809.00	53:215$646
1904	$298.6	397.535.50	118:700$022	1$085	39.491.00	42:863$545

Fornecimento a diversos em 1904

BITOLAS 1,^{m}60 E 0,^{m}60

Nas officinas de Jundiahy foram executados serviços para diversas repartições e para extranhos, na importancia de Rs. 531:741$481 distribuidos da seguinte forma:

	Designação	Pessoal	Material	Total
POR CONTA	De obras diversas por conta de engenheiros Bitola 1,^{m}60	50:683$630	66:760$741	117:444$371
	" " " " " " Bitola 1,^{m}00	8:217$840	9:178$262	17:396$102
	Do trafego — custeio	30:835$620	7:035$984	37:871$604
	Da luz electrica	6:959$760	2:810$339	9:770$099
	Da contadoria — custeio	710$140	130$499	840$639
	Do almoxarifado — custeio	1:023$520	101$898	1:125$418
	Do almoxarifado — Materiaes para custeio	101:355$440	71:339$343	172:694$783
	Do almoxarifado — Ferro moldado	76:521$100	42:164$422	118:685$522
	Do almoxarifado — Bronze "	15:688$600	14:803$878	30:492$478
	De particulares	9:635$090	7:634$385	17:269$475
	De diversas Companhias de Estradas de Ferro	2:078$970	5:981$680	8:060$650
	Da locomoção Bitola 1,^{m}00	66$000	24$340	90$340
		303:775$710	227:965$771	531:741$481

Fornecimento a diversos em 1903

BITOLAS $1,^{m}60$ E $0,^{m}60$

Nas officinas de Jundiahy foram executados serviços para diversas repartições e para extranhos, na importancia de Rs. 887:0748616 distribuidos da seguinte forma:

	Designação	Pessoal	Material	Total
POR CONTA	De obras diversas por conta de engenheiros Bitola $1,^{m}60$	68:781$670	97:771$067	166:552$737
	„ „ „ „ „ „ „ Bitola $1,^{m}00$	116:550$520	46:212$807	162:763$327
	Do trafego — custeio	31:916$980	8:326$988	40:243$968
	Da luz electrica — custeio	902$980	342$473	1:245$453
	Da inspectoria	226$440	125$970	352$410
	Da contadoria	522$300	205$631	727$931
	Do almoxarifado — custeio	145$500	38$330	183$830
	Do almoxarifado — Materiaes para custeio	116:122$560	68:761$231	184:883$791
	Do almoxarifado — Ferro moldado	81:887$920	50:743$518	132:631$438
	Do almoxarifado — Bronze „	22:681$520	30:518$396	53:199$916
	Da via Fluvial	672$720	513$542	1:186$262
	De particulares	13:431$960	11:915$101	25:347$061
	De diversas Companhias de Estradas de Ferro	78:410$120	38:931$720	117:341$840
	Da locomoção Bitola $1,^{m}00$	280$540	134$112	414$652
		532:533$730	354:540$886	887:074$616

Fornecimento a Diversos

1 m/m = 20:000$000

Nº 39

Legenda:

Importancia total.

Verba pessoal.

BITOLA DE 1,^{m}60 e 0,^{m}60

No quadro que se segue ver-se-á a distribuição dessas quantias

Annos	Pessoal	Material	Total
1904	303:775$710	227:965$771	531:741$481
1903	532:533$730	354:540$886	887:074$616
Differença em 1904 Mais .	. . . . . .	. . . . . .	. . . . . .
Differença em 1904 Menos .	228:758$020	126:575$115	355:333$135

Pelo quadro acima e pelo diagramma n.º 39, que mostrão as importancias totaes dos serviços feitos pela locomoção por conta de outras Repartições e de Extranhos nota-se que em 1904 foi muito sensivel a diminuição de taes trabalhos. A grande differença de 228:758$020 em Pessoal, foi devida á conclusão dos grandes trabalhos executados pelos operarios das offficinas na montagem da ponte do Tieté. A grande maioria d'esses operarios, que pertenciam ao quadro effectivo das officinas de Jundiahy e Rio Claro foi reintegrada nos seus cargos, onde continuaram a collaborar na reparação do material rodante, que soffreu atrazos bastante notaveis em 1903, fazendo com que n'esse anno a despeza respectiva fosse ficticiamente reduzida. Este facto serve ainda para mostrar que o excesso de despeza nos serviços proprios á Locomoção, que já justificamos, foi ainda menor do que poderia parecer: mostra mesmo que houve economia real.

Fornecimento a diversos

BITOLA DE 1,^{m}00

Os serviços executados nas Officinas de Rio Claro para outras repartições importaram em Rs. 183:400$124 distribuido da seguinte forma em 1904.

	Descripção	Pessoal	Material	Total
Por conta	De obras diversas por conta de engenheiros Bitola de 1,^{m}00	43:123$630	46:572$528	89:696$158
	De obras diversas por conta de engenheiros Bitola de 1,^{m}60	3:986$490	6:106$977	10:093$467
	Do trafego — custeio. . . .	26:230$730	8:308$806	34:539$536
	Da luz electrica — custeio .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
	Do almoxarifado — custeio .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
	Do almoxarifado — materiaes para custeio (diversos). . .	13:065$490	7:324$696	20:390$186
	Do almoxarifado — materiaes para custeio (bronze moldado)	8:827$150	3:543$917	12:371$067
	De diversas estradas de ferro	1:052$400	692$300	1:744$700
	De particulares	9:546$350	4:827$400	14:373$750
	Da locomoção Bitola 1,^{m}60. .	191$260	. . . . .	191$260
	Total . . .	106:023$500	77:376$624	183:400$124

Fornecimento a diversos

BITOLA DE 1,^{m}00

Os serviços executados nas Officinas de Rio Claro para outras repartições importaram em Rs. 210:117$193 destribuido da seguinte forma em 1903.

	Descripção	Pessoal	Material	Total
Por conta	De obras diversas por conta de engenheiros, Bitola de 1,^{m}00	60:771$430	56:909$129	117:680$559
	De obras diversas por conta de engenheiros, Bitola de 1,^{m}60	6:409$310	4:574$386	10:983$696
	Do trafego — custeio. . . .	29:355$360	8:045$405	37:400$765
	Da luz electrica — custeio. .	45$500	. . . . .	45$500
	Do almoxarifado — custeio .	10$500	. . . . .	10$500
	Do almoxarifado — materiaes para custeio	13:992$280	10:374$244	24:366$524
	De diversas estradas de ferro	903$000	242$910	1:145$910
	De particulares	13:170$340	5:269$839	18:440$179
	Da locomoção, Bitola 1,^{m}60 .	43$560	. . . . .	43$560
	Total . . .	124:701$280	85:415$913	210:117$193

No quadro que se segue ver-se-á a distribuição dessas quantias:

Annos	Pessoal	Material	Total
1904	106:023$500	77:376$624	183:400$124
1903	124:701$280	85:415$913	210:117$193
Differença em 1904 { Mais	. . . . . .	. . . . . .	. . . . . .
Differença em 1904 { Menos	18:677$780	8:039$289	26:717$069

Conta de Capital

Durante o anno de 1904, a Locomoção não fez despeza alguma por conta desta verba.

Luz Electrica

No anno de 1904 todas as despezas feitas com o custeio das installações electricas que servem para illuminação das estações de Campinas e Jundiahy e suas dependencias passaram a ser debitadas a Locomoção.

Aquellas installações tem funccionado com toda a regularidade, a que existe em Jundiahy foi reformada, tendo sido para ella adquirido um dynamo novo de 20 kilowatts e assentada uma caldeira de 30 cavallos, que pertencia a um dos vapores da navegação do Mogy Guassú.

As despezas foram as seguintes:

	Em 1904	Em 1903		Differença em 1904
Pessoal	28:447$980	21:197$050	+	7:250$930
Material	32:031$349	16:841$932	+	15:189$417
	60:479$329	38:038$982	+	22:440$347

A differença a mais que se nota no pessoal, provem de ter sido incluida n'esta verba a despeza analoga feita com a reparação completa e assentamento da caldeira acima mencionada. Na verba material acha-se incluido o préço do novo dynamo que foi de 3:864$600 réis.

Convêm dizer que a installação electrica de Campinas acciona actualmente uma bomba que serve para levantar até a esplanada d'essa estação e até as officinas da Companhia Mogyana, um volume total de agua, que se pode avaliar em 400 metros cubicos diariamente. A força consumida por esta bomba é de cerca de 16 kilowatts, é natural portanto que seja actualmente maior o consumo de combustivel.

Escola de Aprendizes

Tem funcionado com regularidade esta escola, actualmente a cargo dos drs. Albano Azevedo Souza e Arthur Maciel Junior, engenheiros praticantes da Locomoção, que têm continuado com a mesma dedicação o papel antes representado pelos drs. Henrique Burnier e Gabriel Penteado. O adeantamento dos alumnos continúa a demonstrar a utilidade d'esta creação, que, temos certeza, terá de ser mais tarde ampliada, de modo a preencher o programma de educação technica operaria que todas as grandes companhias industriaes precisam de manter, mesmo que para isso seja necessario fazer maior despeza.

Pessoal

O pessoal da Locomoção em 31 de Dezembro de 1904 era o seguinte:

Bitolas de 1,m60 e 0,m60

Chefe da Locomoção	1
Engenheiros Praticantes	3
Official	1
Desenhista	1
Escripturarios	2
Amanuense	1
Praticantes	6
Continuo	1
Total	16

Bitola de 1,m00

Ajudante da Locomoção	1
Inspector da Tracção	1
Escripturario	1
Total	3

O termo medio mensal do pessoal, foi o seguinte em 1904:

BITOLA DE 1,^{m}00

Mestre geral	1
Contra mestre	1
Mestres de officinas	6
Ajustadores.	45
Torneiros	23
Caldereiros e funileiros . . .	7
Ferreiros	19
Fundidores.	23
Carpinteiros	60
Pintores	24
Malhadores	36
Limadores	8
Serradores	5
Operarios diversos	94
Aprendizes.	90
Trabalhadores	186
Total	628

Chefes de Deposito	2
Machinistas.	45
Foguistas	49
Limpadores	49
Total	145

RAMAL DE SANTA RITA

Machinistas.	3
Foguistas	3
Limpadores	3
Total	9

RAMAL DESCALVADENSE

Machinistas	1
Foguistas	1
Limpadores	1
Total	3

BITOLA DE 1,^{m}00

Mestre Geral	1
Contra Mestre	1
Ajustadores.	30
Torneiros	19
Caldeireiros e funileiros . . .	5
Ferreiros	16
Carpinteiros	40
Pintores	8
Malhadores.	23
Limadores	9
Serradores	5
Fundidores.	3
Operarios diversos	86
Aprendizes.	84
Trabalhadores	101
Total	431

Machinistas	48
Foguistas	51
Limpadores.	52
Total	151

Terminando este relatorio cumpre-me o dever de declarar que o pessoal da Locomoção cumpriu os seus deveres com exemplar dedicação, e que os resultados, bastante favoraveis, que consignei, foram devidos exclusivamente á valiosa cooperação que recebi dos Snrs. A. Williams, ajudante da Tracção na bitola estreita, Gustavo Storch, mestre das officinas em Jundiahy, e Dr. Henrique Burnier, inspector da Tracção, na secção Rio Claro: a elles e a todo o corpo operario da Locomoção muito agradeço o valioso auxilio.

F. de Monlevade.

VII

Almoxarifado

Fornece esta repartição, com séde em Jundiahy, todos os materiaes necessarios ás diversas repartições da Companhia Paulista e aos depositos succursaes estabelecidos em Campinas e Rio Claro junto as officinas da bitola estreita. Todas as compras são, em geral, feitas mediante concurrencia, pedindo-se, por carta, preços as diversas casas do estrangeiro e de Campinas, S. Paulo e Rio de Janeiro.

Durante o anno de 1904, o almoxarifado teve o seguinte movimento:

Debito

Valor dos materiaes existentes em 1.º de Janeiro de 1904		2.611:122$749
Custo dos materiaes recebidos durante o anno de 1904.	Directamente do estrangeiro . . . . (1)	811:098$729
	Comprados nos mercados de Campinas, S. Paulo e Rio de Janeiro . . . (2)	1.735:816$276
	Proveniente da fundição e de diversas obras feitas nas officinss da Companhia para supprimento dos depositos	382:242$966
	Total do debito. . . .	5.540:280$720

(1) Esse total é assim discriminado:

Custo em Santos	571:677$729
Direitos	142:077$290
Taxa de estatistica	310$300
,, ,, armazenagens	4:940$100
,, ,, capatazias	24:444$350
Transporte das docas a Estrada de Ferro.	9:060$550
,, de Santos a Jundiahy	57:911$100
Sellos nos despachos	228$300
Despezas diversas.	449$010
Total	811:098$729

(2) N'esse total estão incluidas todas as compras de:

Dormentes.	262:455$800
Lenha	787:135$983
Impressos, livros, talões e artigos para escriptorio . .	105:324$090
Carvão.	75:825$858
Madeira nacional.	82:579$976
Sommando o total de	1.313:321$707

que representa 75 % das compras feitas no paiz.

Credito

Materiaes fornecidos ás diversas repartições da Companhia.	Por conta do custeio	2.740:629$661
	„ „ de capital e novas construcções	339:666$034
Materiaes fornecidos as officinas para fundição e outras obras necessarias aos supprimentos dos depositos .		139:176$256
Materiaes novos cedidos a outras Companhias e a particulares		71:462$339
Materiaes velhos vendidos a diversos		14:199$600
Valor dos materiaes existentes em 31 de dezembro de 1904		2.235:146$830
	Total do credito	5.540:280$720

No fim do anno procedeu-se a minucioso e rigoroso balanço no almoxarifado e depositos, pesando, medindo e contando todos os materiaes conforme sua natureza. O resultado foi o mais lisongeiro possivel, sendo, tanto as sobras como as faltas em quantidade insignificantes e todas justificadas. E' digno de louvor o almoxarife, Snr. Horacio Rodrigues Lavras, pelo zelo com que dirige todo serviço a seu cargo.

VIII

Pessoal

Continua todo o pessoal, em geral, a prestar com dedicação bons serviços á Companhia. Cabe aqui, e o faço com a mais viva satisfação e cheio de profundo reconhecimento, agradecer mais uma vez aos dignos amigos e companheiros, chefes das diversas divisões, a direcção intelligente, zelosa, solicita e economica que a ellas tem dado e a seus ajudantes, bem como a todos os demais empregados a elles directamente subordinados, o muito efficaz auxilio que me têm prestado.

Manteve a Companhia, no serviço de custeio de suas linhas ferreas, durante o anno de 1904, um effectivo medio de 4.077 empregados, assim discriminado:

	Numero de empregados		Proporção por cento
	Total	Por um kilometro	
Inspectoria Geral, Contadoria e Almoxarifado	112	0,108	2,7
Trafego e Telegrapho	(1) 1.342	1,303	33,0
Locomoção	1.386	1,345	34,0
Linha e Edificios	1.237	1,202	30,3
Total	4.077	3,958	100,0

(1) Comprehende tambem todo o pessoal que faz a baldeação das cargas em trafego mutuo, procedente das e destinadas ás linhas Sorocabana, Itatibense, Mogyana, Araraquara e Dourados e de cujo pagamento ellas compartilham.

IX

Occurrencias e accidentes

Durante o anno de 1904, temos a registrar os seguintes accidentes de maior vulto.

O primeiro foi o descarrilhamento da machina e de 3 carros do trem P. 1 de passageiros para Descalvado, no kilometro 85, motivado por uma barreira que correu, depois da passagem do primeiro trem de passageiros e do rodante da linha. Do accidente resultaram ferimentos em dous passageiros e avarias na machina e nos tres carros de passageiros que descarrilharam.

O segundo foi a explosão e incendio de um wagon carregado com inflammaveis e explosivos, na estação de Rio Claro; o fogo propagou-se a outro wagon com diversas mercadorias, damnificando tambem tres carros de passageiros que estavão n'um desvio proximo. A explosão deu-se na occasião em que se fazia a manobra, ficando ferido o manobrador.

O terceiro accidente deu-se na estação de Remanso, quando se procedia a descarga de um wagon com inflamaveis e explosivos, tendo por causa a explosão de um volume com bombas, que ou caira no assoalho do wagon ao ser aberta a porta, ou fôra atirado na plataforma da esta-

ção pelos dous empregados do trem que faziam a descarga. Ambos ficaram gravemente feridos, tendo um, infelizmente, fallecido muitos dias depois do accidente e achando-se o outro em convalescença.

Alem d'esses accidentes, temos a registrar diversos descarrilhamentos sem importancia, de locomotivas e wagons, quasi todos em chaves, devidos a descuido dos manobradores e a outras causas, entre as quaes predomina a de pregos e outros materiaes collocados na linha por pessôas desconhecidas.

Durante o anno de 1904, foram feridos tres passageiros, sendo dous no descarrilhamento do kilometro 85 e um por se atirar do trem em movimento e foram mortos dous, sendo um na estação de Aurora por ter-se debruçado para fóra do carro e batido com a cabeça na parede do armazem e outro que cahiu do trem P. R. 2 quando passava na estação de Horto.

Empregados, foram feridos 5 e mortos 2, dos feridos dous na explosão de inflammaveis e tres por tentarem tomar ou saltar dos trens em movimento e dos mortos, um na explosão em Remanso e outro manobrador em Campinas por tentar subir a um wagon em manobra.

Foram mais, feridas 6 e mortas 3 pessoas extranhas, sendo todas victimas da propria imprudencia, umas andando pela linha ou a atravessando e outras por estarem deitadas e dormindo sobre os trilhos.

Jundiahy, Abril de 1905.

M. P. Torres Neves,
Engenheiro Civil.

LISTA GERAL

DOS

SENHORES ACCIONISTAS

3

LISTA dos senhores Accionistas

em 30 de abril de 1905

Nº de ordem	NOMES	Nº de acções	Nº de votos
	A		
1	Abeilard de Almeida Pires	40	8
2	Abel, filho de Abel de Andrade Villares .	25	5
3	Abelardo de Campos Toledo	30	6
4	Achilles de Oliveira Ribeiro	14	2
5	„ Oppenhein . . . .; . .	102	15
6	„ Schwob	37	7
7	Adail, filha de d. Maria Izabel de C. Quartim	2	0
8	Adalberto de Freitas Reys, menor. . . .	80	13
9	Adalberto de Queiroz Telles	3	0
10	Adão Gray	11	2
11	Adelaide Alves Guimarães	244	24
12	„ Augusta Pereira	19	3
13	„ Belmira Mugnaini	4	0
14	„ Freire Carneiro	18	3
15	„ Honoria, filha de d. Maria Honoria	33	6
16	„ de Moraes Barros.	300	27
17	„ filha de José Prudente de Moraes	11	2
18	„ Raphaela de Oliveira Borges . .	139	18
19	Adelina, filha de d. E. Justina de Oliveira.	6	1
20	Adelina Moreira da Motta	38	7
21	Adelino Domingos Neiva, menor	22	4
22	Adelmar de Mello Franco	40	8
23	Adolpho Corrêa Dias	300	27
24	„ filho de José Adolpho Michelet .	32	6
25	„ F. Oppenhein.	230	24
26	„ Gad, dr.	149	19
27	„ Heydenreich	285	26
28	„ Hildebrand.	20	4
29	„ Lantz, dr.	140	19
30	„ Pottel, Porto Feliz	8	1
31	„ da Silva Neiva Junior	22	4
32	Adriana Maria da Conceição	3	0
33	Adulpho, f.º de d. Franc.ª M. de P. Baracho	80	13
34	Affonsina, filha de Affonso de Vergueiro .	14	2
35	Affonso Augusto Ribeiro	6	1

N.º de ordem	NOMES	N.º de acções	N.º de votos
36	Affonso Celso Garcia da Luz	10	2
37	„ filho de Octaviano Pires Corrêa .	19	3
38	„ Luiz de Paula	30	6
39	„ Olegario Ferreira Pinto	100	15
40	„ de Vergueiro	19	3
41	Agabito Lipparelli	169	20
42	Agatha Fakler	6	1
43	Agenor de Azevedo	400	32
44	Aggrippina da Rocha Cintra, menor . . .	7	1
45	Agnés Bradshaw	12	2
46	Agnello Leite, dr.	4	0
47	Agostinho, f.º de Gabriel R. dos Santos .	5	1
48	„ Lebre de Castilho	10	2
49	Alayde, filha de Arthur da Silva Araujo .	6	1
50	Albert Levy	420	33
51	„ Parton, Uberaba.	30	6
52	Albertina de Almeida Guedes	180	21
53	„ Carneiro Neves	22	4
54	„ Carneiro Neves Filha	50	10
55	„ filha de Francisco A. P. Borges .	8	1
56	„ filha do dr. Pedro V. de Azevedo	2	0
57	„ Miller	5	1
58	„ da Silva Prado	235	24
59	Albertino de Aquino e Castro Carneiro Leão	23	4
60	Alberto Bresser Monteiro, menor. . . .	56	10
61	„ de Castro Menezes.	50	10
62	„ f.º de d. Maria Izabel de C. Quartim	2	0
63	„ f.º do dr. Thomaz Whately . . .	12	2
64	„ Israel	300	27
65	„ Kahn	31	6
66	„ de Mendonça Moreira.	100	15
67	„ dos Santos Dumont	872	56
68	„ Schulz	250	25
69	„ da Silva Neiva, meuor	22	4
70	„ Villares	119	16
71	Albéric Lèrequier.	20	4
72	Alberico Germack Possolo	458	35
73	Albino Alves de Camargo	613	43
74	„ Martins Ferreira.	125	17
75	Alcyr, filho do dr. Reynaldo Porchat . .	7	1
76	Alda, filha de João Tapié	8	1
77	„ da Silva Prado.	721	48
78	Alexandre Augusto Mendes	67	11
79	„ filho de Alexandre A. Mendes .	32	6

N.º de ordem	NOMES	N.º de acções	N.º de votos
80	Alexandre Gama	8	1
81	„ Leal	50	10
82	„ Luiz de Almeida Barros . . .	1	0
83	„ Naphtali Grumbach, menor . .	2	0
84	„ Siciliano	100	15
85	„ Theophilo Alves Valle, menor .	38	7
86	„ Thiollier	1.100	67
87	„ Weyl	16	3
88	Alexandrina Augusta da Silva.	13	2
89	„ Leopoldina de Abreu . . .	10	2
90	„ Rosa da Conceição	7	1
91	Alfred Foot.	9	1
92	„ Hutin	130	18
93	„ Levy	709	47
94	„ Richard Foot, menor	1	0
95	„ Williams	83	13
96	Alfredo Claudio da Silva	51	10
97	„ filho de Joaquim P. Pimenta Bueno	11	2
98	„ filho de d. Maria Adelaide A. Freire	10	2
99	„ filho de Olavo Egydio de S. Aranha	3	0
100	„ José Teixeira	50	10
101	„ Maia	10	2
102	„ Picca	23	4
103	Alice, filha de João B. de Andrade Meira	2	0
104	„ filha de d. Maria A. de Araujo Freire	6	1
105	„ Gertrudes Foot, menor	2	0
106	„ Höenel	40	8
107	„ Lucron	20	4
108	„ Maria, f.ª do conde Monteiro de Barros	10	2
109	„ Ribeiro Reys, menor.	79	12
110	„ W. Gray	122	17
111	Aline Oppenhein	2	0
112	Alois Arnstein.	75	12
113	Alphonse Levy	73	12
114	„ Mayer Picard	14	2
115	„ Worms	200	22
116	Alvaro de Aguiar Vallim	220	23
117	„ f.º de A. Teixeira de Assumpção .	42	8
118	Alwine Steiger.	32	6
119	Alzira, f.ª de José Porfirio A. Machado Junior	17	3
120	Amalia Alves de Lemos.	64	11
121	„ Drouet.	25	5
122	„ Levy	26	5
123	„ de Oliveira Camargo	250	25

N.º de ordem	NOMES	N.º de acções	N.º de votos
124	Amalia Pfann	30	6
125	Amando de Barros	250	25
126	Amaro Pedroso de Moraes, menor . . .	13	2
127	Ambrosina Augusta Sterry.	128	17
128	„ de Camargo Salles.	13	2
129	„ Pinto Nunes Gomide	194	22
130	Amelia Amalia Martins Vieira.	5	1
131	„ de Andrade Villares	88	13
132	„ Augusta do Monte Guimarães . .	1.000	62
133	„ baroneza Hilmar von Ende . . .	552	40
134	„ Barretto	24	4
135	„ Bemvinda da Costa Carvalho . .	8	1
136	„ Brasilia Leitão Munhós	481	36
137	„ E. de Figueiredo Nielsen. . . .	121	17
138	„ Eufrosina Quartim	40	8
139	„ filha de Alexandre Augusto Mendes	32	6
140	„ f.ª de J. Vicente de Queiroz Ferreira	40	8
141	„ f.ª de d. Maria Izabel de C. Quartim	2	0
142	„ Monteiro de Barros, menor . . .	2	0
143	„ de Moraes Camargo	103	15
144	„ de Paula Ramos	273	26
145	„ da Porciuncula Alves de Araujo. .	658	45
146	„ Snape	20	4
147	Americo Ferreira de Abreu	80	13
148	„ de Souza Meirelles	140	19
149	Amy Foot	170	21
150	André Dennery	138	18
151	„ Fretin, menor.	2	0
152	„ Levy	67	11
153	Anesia Augusta Soares, menor	25	5
154	„ Canto e Mello	6	1
155	„ da Silva Prado e Chaves	1.298	77
156	Angelica Augusta da Costa Carvalho . .	83	13
157	Angelina de Aguiar	10	2
158	Angelo Alves de Assumpção	10	2
159	„ Cicere	8	1
160	„ filho de Edgard F. de Carvalho. .	12	2
161	„ Franceschini	5	1
162	Aniceto Vaz Barjas	15	3
163	Anna Abiah da Silva Prado	923	58
164	„ de Almeida Vasconcellos Fonseca .	130	18
165	„ Alves do Amaral	145	19
166	„ Alves de Camargo	82	13
167	„ Alves Pinto.	212	23

N.º de ordem	NOMES	N.º de acções	N.º de votos
168	Anna Avelino	15	3
169	„ de Barros Vidigal	8	1
170	„ Barthe	112	16
171	„ Beatriz Quartim Lima	10	2
172	„ Blandina de Assis Pacheco	720	48
173	„ Blandina de Souza Aranha	500	37
174	„ Blandina Prado Pereira Pinto	2.474	136
175	„ de Breuilpont	127	17
176	„ Brotero de Barros	180	21
177	„ Candida Bresser Monteiro, menor	16	3
178	„ Cesar Varella	46	9
179	„ Elisa de Andrada Machado	50	10
180	„ Eufrosina Pereira Mendes, menor	10	2
181	„ Ferreira Bento	43	8
182	„ Ferreira Novaes de Camargo	786	51
183	„ f.ª de Antonio Celidonio G. dos Reys	5	1
184	„ f.ª de Fernando Vieira de Moraes	7	1
185	„ f.ª de Francisco Quirino dos Santos	18	3
186	„ da Fonseca Bicudo	104	15
187	„ Francisca de Almeida	254	25
188	„ Francisca da Silva Monteiro de Barros	852	55
189	„ Franco da Silveira	400	32
190	„ de Freitas Emmerick	58	10
191	„ Gabriella de Camargo Almeida	12	2
192	„ Gertrudes Ferraz	1	0
193	„ Gertrudes Ferraz, Cravinhos	8	1
194	„ Henriqueta Aranha Rodovalho, menor	39	7
195	„ de Siqueira Mello	9	1
196	„ Iolanda, f.ª de Caio da Silva Prado	5	1
197	„ de Lacerda Penteado	118	16
198	„ Luiza Dulley	111	16
199	„ Marcellina de Andrada Machado	8	1
200	„ Malezewska	40	8
201	„ Maria de A. Lorena Machado, her.	10	2
202	„ Maria da Fonseca Pacheco, menor	34	6
203	„ Maria de Moraes	15	3
204	„ Maria de Oliveira Borges	404	32
205	„ Miquelina Alves Barreto	177	21
206	„ Mourão Serpa Pinto	94	14
207	„ Pehau	231	24
208	„ Prates da Silva Baptista	32	6
209	„ Rita de Souza	100	15
210	„ Sancha, f.ª de Conrado A. de Oliveira	5	1
211	„ da Silva Prado	315	28

N.º de ordem	NOMES	N.º de acções	N.º de votos
212	Anna Vergueiro Perret, herança.	175	21
213	„ Zimmermann.	20	4
214	Anne Danel.	10	2
215	Annibal Rubino de Oliveira, menor . . .	9	1
216	Antonia Adelaide Martins Vieira.	5	1
217	„ de Barros Giraudon, herança . .	1	0
218	„ Delphina de Toledo	80	13
219	„ Ellis da Silva Araujo.	61	11
220	„ Fausta Pereira Jordão	226	23
221	„ Leopoldina de Queiroz	55	10
222	„ Maria Ribeiro Gavião	192	22
223	„ da Silva Telles	6	1
224	Antonietta de Borba	10	2
225	Antonietta Penteado da Silva Prado . . .	1.000	62
226	Antonina Alves do Amaral, menor	145	19
227	Antonina Lemme Ravaschieri	150	20
228	Antonio d' guilar . . . . . , ...	300	27
229	„ de Almeida Corrêa	100	15
230	„ de Almeida Prado.	24	4
231	„ Alvares Leite Penteado	2.041	114
232	„ Alves da Silva, menor	10	2
233	„ Augusto de Almeida Cardia . . .	1.500	87
234	„ Augusto Bezerra Paes, herança . .	22	4
235	„ Augusto, fº de Carlos A. M. de Barros	25	5
236	„ Augusto, fº de João Pinto M. Portella	22	4
237	„ Augusto Moreira de Toledo . . .	128	17
238	„ Augusto Monteiro de Barros . . .	2.000	112
239	„ Augusto Pedroso	230	24
240	„ Baptista Ferreira Leão	125	17
241	„ Barbosa Ferraz.	200	22
242	„ Barbosa dos Santos	200	22
243	„ Benedicto de Camargo	50	10
244	„ Bento Domingues de Castro . . .	17	3
245	„ Branco dos Santos.	9	1
246	„ Bresser Monteiro, menor	29	5
247	„ de Campos Serra Filho	3	0
248	„ Cardoso dos Santos	8	1
249	„ Carlos Melchert.	66	11
250	„ Carneiro Neves Filho.	50	10
251	„ Cerqueira Lima, dr.	100	15
252	„ Coelho da Gama	70	12
253	„ Columbus	112	16
254	„ Cornelio, f.º de G. R. dos Santos .	5	1
255	„ Corrêa Barbosa Bueno, menor . .	5	1

N.º de ordem	NOMES		N.º de acções	N.º de votos
256	Antonio	da Costa Junior	50	10
257	,,	Darrique Clemente Faro, menor . .	50	10
258	,,	Duarte Ferraz	19	3
259	,,	Ferreira de Carvalho	200	22
260	,,	Fernandes de Barros Cobra . . ,	200	22
261	,,	Fernandes Pinto.	20	4
262	,,	Fidelis	100	15
263	,,	de Figueiredo Machado	30	6
264	,,	f.º de A. Coelho de Mattos Barreto .	24	4
265	,,	f.º de Antonio A. Rodrigues Dias. .	63	11
266	,,	f.º de Antonio C. Gomes dos Reys .	5	1
267	,,	f.º de Antonio Martins Teixeira . .	94	14
268	,,	f.º de Antonio G. Pinheiro Machado	8	1
269	,,	f.º de Antonio Q. dos Santos Filho .	130	18
270	,,	f.º de d. Emiliana Justina d'Oliveira	6	1
271	,,	f.º de Francisco de Oliveira. . . .	6	1
272	,,	f.º de Manuel Neto de Araujo . . .	5	1
273	,,	f.º de M. de Paula Leite de Barros .	2	0
274	,,	Francisco de Paula Souza	1	0
275	,,	Francisco Pereira de Carvalho . .	150	20
276	,,	Gomes Lourenço	50	10
277	,,	Henrique de Araujo Cintra, herança	7	1
278	,,	Henrique Flores	600	42
279	,,	João Romeu	441	34
280	,,	Joaquim de Araujo Azevedo, her. .	1.000	62
281	,,	Joaquim de Carvalho Filho. . . .	344	29
282	,,	Joaquim Dias de Abreu	50	10
283	,,	José de Almeida Camargo	2	0
284	,,	José Duarte Moreira, menor . . .	74	12
285	,,	José de Moraes, menor	12	2
286	,,	José Ribeiro , ...	10	2
287	,,	José Rodrigues	80	13
288	,,	José Rodrigues Ladeira	7	1
289	,,	de Lacerda Franco	763	50
290	,,	Leme, f.º de Adalberto de Q. Telles .	16	3
291	,,	Leite de Almeida Prado Junior . .	161	20
292	,,	Marcellino de Carvalho	50	10
293	,,	de Macedo Ferreira, menor. . . .	18	3
294	,,	de Mattos Guimarães	50	10
295	,,	Manuel de Arruda Alvim	7	1
296	,,	Manuel Rodrigues, herança. . . .	32	6
297	,,	de Mello Nogueira, menor	71	12
298	,,	Mendes Pereira	117	16
299	,,	Nunes Ribeiro	150	20

N.º de ordem	NOMES	N.º de acções	N.º de votos
300	Antonio de Padua Salles	500	37
301	„ de Paula Leite de Barros	100	15
302	„ Paulino Gonçalves Benjamin . .	102	15
303	„ Pereira da Costa	45	9
304	„ Pinheiro Nobre	6	1
305	„ Quartim de Albuquerque	21	4
306	„ Ribeiro dos Santos.	22	4
307	„ da Rocha Cintra, menor.	8	1
308	„ da Rocha Diederichsen	10	2
309	„ Rodrigues Pereira de Mello . . .	30	6
310	„ dos Santos Carvalhinho.	55	7
311	„ da Silva Prado	2.348	129
312	„ da Silveira Rezende, menor . . .	164	20
313	„ Soares de Gouvêa	150	20
314	„ Soares de Oliveira.	37	7
315	„ de Toledo Lara.	1.000	62
316	„ Wagner.	75	12
317	„ Worscheck, Jundiahy.	3	0
318	Aracy, filha de Heitor Tobias de Aguiar .	1	0
319	Arcebispado da Bahia.	8	1
320	Archibaldo Cockrane, menor	30	6
321	Argemiro Fernandes da Cruz	6	1
322	Aricia, filha de José Adolpho Michelet . .	30	6
323	Aristides Salles	70	12
324	Arlindo Joaquim de Lemos, dr.	13	2
325	Arlindo Loureiro Ferreira Chaves, menor .	5	1
326	Arminda Carmellita Ferraz.	50	10
327	Arnaldo Augusto Vieira de Carvalho, dr. .	100	15
328	Arnaldo Octavio Lutz.	10	2
329	Arpelice Negrini	3	0
330	Arsène Falck	12	2
331	Arthur de Almeida Rezende	200	22
332	„ Alvim	50	10
333	„ de Avila Rebouças, herança . . .	156	20
334	„ Eduardo Hanson, dr.	10	2
335	„ E. Kloetzer.	35	7
336	„ Ferreira Coelho	30	6
337	„ filho de Arthur da Silva Araujo . .	6	1
338	„ Franco Mourão	35	7
339	„ Gomes da Rocha Azevedo	70	12
340	„ Jambeiro Costa, dr.	72	12
341	„ Kahn	100	15
342	„ filho de Olyntho Rodrigues Dantas.	2	0
343	„ Porchat de Assis.	10	2

N.º de ordem	NOMES	N.º de acções	N.º de votos
344	Arthur Real	10	2
345	„ Teixeira de Camargo	40	8
346	„ Teixeira de Assumpção	36	7
347	Arturo Santucci	5	1
348	Ascanio Villas Boas, dr.	62	11
349	Asdrubal Augusto do Nascimento	30	6
350	Associação Beneficente Jesus, Maria, José .	7	1
351	„ Commercial de Santos	75	12
352	„ Protectora da Infancia Desvalida	2.000	112
353	„ de S. M. Artes e Officios . . .	32	6
354	„ Typ. Paulistana de S. Mutuos. .	75	12
355	Augusta Birle.	17	3
356	„ de Campos Assumpção	100	15
357	„ Hoff	24	4
358	„ Ribeiro de Andrade	29	5
359	Auguste Demanet	5	1
360	Auguste Hennin	197	22
361	Augusto do Amaral Baeta Neves, menor . .	32	6
362	„ Brune	26	5
363	„ Cesar de Mattos	334	29
364	„ Ferreira dos Santos	47	9
365	„ filho de A. Lemos da Fonseca . .	431	34
366	„ Gomes Pinto.	40	8
367	„ Haas	5	1
368	„ Perret Filho, menor	50	10
369	„ de Siqueira Cardoso	400	32
370	„ de Souza Barbosa.	100	15
371	„ de Souza Marques, dr.	40	8
372	Aurelia Candida Pacheco Jordão	28	5
373	Aurora, f.ª de Antonio A. Rodrigues Dias .	62	11
374	Aurora dos Santos Silveira.	62	11
375	Auta Dias Lion	10	2
376	Auta Maria de Siqueira, menor	18	3
377	Avelino Pacheco de Toledo.	22	4
378	A. B. Dreyfus.	80	13
	B		
379	Balbina Leal Pimenta Bueno	15	3
380	Banco do Commercio e Industria de S. Paulo	10.570	541
381	Barão Hilmar von Ende	44	8
382	„ de Itacurussá	300	27
383	„ de Jacarehy	773	51
384	„ de Muritiba	518	37

N.º de ordem	NOMES	N.º de acções	N.º de votos
385	Barão de Nioac	500	37
386	„ de Tatuhy	500	37
387	„ de Taubaté	136	18
388	Baroneza de Arary	2.702	147
389	„ de Itajubá	200	22
390	„ de Jaguára	67	11
391	„ de Japy	12	2
392	„ de Jundiahy	1.043	64
393	„ de Limeira	570	41
394	„ de Muricy	70	12
395	„ de Nioac	500	27
396	„ do Rio Bonito	1.700	97
397	„ de Santa Eulalia	125	17
398	Basilio da Silveira Cintra	14	2
399	Beatriz, filha do visconde de La Tour	15	3
400	Beatriz Madeleine Wysard, menor	13	2
401	Bellarmina Pinheiro e Prado	40	8
402	Bellarmino de Almeida Regadas	20	4
403	Benedicta de Almeida Prado	10	2
404	„ Alves de Mello Nogueira	528	38
405	„ Maria Carneiro	500	37
406	Benedicto de Aguiar Pessanha	12	2
407	„ Augusto Ferreira	2	0
408	„ Camillo Pinto	2	0
409	„ Castilho de Andrade	1.650	95
410	„ Cesario de Oliveira	13	2
411	„ Guimarães, menor	13	2
412	„ de Moura Ribeiro	164	21
413	„ Octaviano de Brito	3	0
414	„ Philadelpho de Castro	100	15
415	„ dos Santos	10	2
416	Benjamin Blum	251	25
417	„ Constante de Oliveira	270	26
418	„ Couto, menor	11	2
419	Benta Vieira de Moraes	2	0
420	Benta, filha de B. V. de Moraes	7	1
421	Bento Antonio Pereira	54	10
422	„ José de Carvalho	2.830	154
423	„ de Lacerda Filho	104	15
424	„ Pinto do Rego Freitas	666	45
425	„ Quirino dos Santos	130	18
426	Bernard Hass	150	20
427	Bernardina F. de Campos	7	1
428	Bernardino de Campos	750	50

N.° de ordem	NOMES	N.° de acções	N.° de votos
429	Bernardino Gonçalves Martins Vieira . . .	5	1
430	Bertha, filha do dr. Thomaz Whately. . . .	12	2
431	Bertha Heinicke	45	9
432	Berthe Despaux . . . . : .	20	4
433	Blandina Maria de Jesus Lima	9	1
434	Blandina Ramos Moreira	38	7
435	Bloch, Frères & C.	120	17
436	Boaventura F. de Camargo	15	3
437	Boaventura Rodrigues de Souza	135	18
438	Boris Frères.	1.539	89
439	Branca Corrêa de Moraes.	10	2
440	Branca, filha de Pedro de C. Canto e Mello .	6	1
441	Braulio Bresser Monteiro.	47	9
442	Brasilia Carolina de Andrada Machado. . .	50	10
443	„ Dias Leite	46	9
444	„ Dutra e Silva	121	17
445	„ Elisa de Lima Whitaker	8	1
446	„ L. Machado de Carvalho	40	8
447	„ Pacheco de Camargo	47	9
448	„ Pereira Dutra e Silva	205	22
449	Brasilina de Barros Vaz	15	3
450	Brasilo Machado, dr.	40	8
451	Brasilianische Bank für Deutschland . . .	1.836	104
452	Braz Augusto Monteiro de Barros.	1.000	62
453	British Bank of South America, Limited . .	738	49
454	Bruno Bresser Monteiro, menor	24	4
	C		
455	Caetano da Cunha Caldeira	2	0
456	Caio da Silva Prado.	6	1
457	Calixto de Paula Souza	10	2
458	Camilla Borges Alves Diniz	600	42
459	Camille Deslions	95	14
460	Camillo Claudino de Moraes.	250	25
461	Candida Augusta de Andrade	300	27
462	„ de Campos Barros	1.600	92
463	„ E. de Carvalho Melchert.	183	21
464	„ Honoria, filha de d. Maria Honoria .	33	6
465	„ de Lacerda Franco	80	13
466	„ Pinheiro e Prado.	40	8
467	„ da Silveira Franco	30	6
468	„ Xavier de Toledo.	8	1
469	Candido, f.º de José Ferraz de Assis Negreiros	333	29

N.º de ordem	NOMES	N.º de acções	N.º de votos
470	Candido Gonçalves Gomide	100	15
471	„ Lourenço Corrêa da Rocha, menor .	18	3
472	„ da Rocha Campos	50	10
473	„ da Silveira Vasconcellos	16	3
474	„ Sebastião Ribeiro Porto	92	14
475	„ Torales de Gismenes	100	15
476	Canuto José Saraiva	26	5
477	„ José Saraiva Junior	1	0
478	„ Ribeiro do Val, dr.	25	5
479	Capella de Leme	5	1
480	Capella de São João Baptista da Lagôa, Rio .	100	15
481	Carl Heinrich C. Wagner	105	15
482	Carla Clemensen	14	2
483	Carlos de Andrade Villares	1.000	62
484	„ Augusto, f.º do dr. Erasmo do Amaral	13	2
485	„ Augusto de Castro	13	2
486	„ Augusto Hoff	171	21
487	„ Augusto Pereira Guimarães	194	22
488	„ Augusto Soares, menor	25	5
489	„ Eberhardt Jacob Schmidt	9	1
490	„ Eduardo, filho do barão de Nioac . .	22	4
491	„ Emilio de Azevedo Marques	26	5
492	„ Engler	27	5
493	„ filho de D. Roque da Silva	174	21
494	„ filho de d. H. Maria da Conceição . .	33	6
495	„ filho do dr. Thomaz Whately . . .	12	2
496	„ Gaetani	20	4
497	„ Gilardi	217	23
498	„ José Schulman, menor	2	0
499	„ Mendes Couto	6	1
500	„ Meissner	62	11
501	„ de Oliveira Salles	69	11
502	„ Olympio Leite Penteado	45	9
503	„ Paes de Barros	2.400	132
504	„ Schimmler, menor	33	6
505	„ Schorcht	400	32
506	„ Schorcht Junior	220	23
507	„ Vasconcellos de Almeida Prado . .	500	37
508	Carlota Novaes de Borba	10	2
509	Carmellina Prates da Silva Baptista, menor .	69	11
510	Carmen Alvares de Azevedo Macedo . . .	300	27
511	Carmen Cecilia, f.ª de Lucas A. M. de Barros	13	2
512	„ Coutinho Monteiro de Barros . . .	55	10
513	„ filha de Antonio Pereira de Queiroz .	1	0

N.º de ordem	NOMES	N.º de acções	N.º de votos
514	Carmen, filha de Aquilino Negrini.	2	0
515	„ filha de Basilio José Pompeu . . .	4	0
516	„ Maia	70	12
517	Carolina Ambrosina Franzen.	35	7
518	„ de Assis Pacheco	270	26
519	„ Augusta Bresser Monteiro	271	26
520	„ Augusta de Moraes Piçarra. . . .	90	14
521	„ Augusta Vaz de Carvalhaes. . . .	48	9
522	„ Augusta Corrêa Cardoso	85	13
523	„ filha de Francisco de Oliveira . . .	6	1
524	„ Florence	20	4
525	„ Léa Grumbach, menor	11	2
526	„ Moreira da Cruz.	30	6
527	„ Prado da Silva Prado	1.449	84
528	„ Teixeira Pinto	3	0
529	Casa Pia S. Vicente de Paulo	109	15
530	Catharina Amelia Alvim, herança	3	0
531	„ Hattler	5	1
532	„ Schorcht	350	30
533	Catherina Ellis Lawrence.	10	2
534	Cecilia Almeida	10	2
535	„ Carmen, f.ª de Lucas A. M. de Barros	58	10
536	„ Carmen Monteiro de Barros	2	0
537	„ Corrêa.	60	11
538	„ Douglas Mitchell	360	30
539	„ filha de José Adolpho Michelet . . .	32	6
540	„ Luiza, f.ª de Alfredo A. de S. Rangel.	15	3
541	„ de Moraes Monteiro de Barros . . .	2.801	152
542	Celestina Beck.	5	1
543	Celestina Bourroul	12	2
544	Celia, filha de Olyntho Rodrigues Dantas . .	3	0
545	Celika Bonino, menor	50	10
546	Celina de Lacerda	722	48
547	Celisa da Silveira Rezende, menor	165	20
548	Celso, f.º de José Porfirio de A. Machado Jor.	17	3
549	„ da Silveira Rezende, menor.	166	20
550	„ de Souza	23	4
551	Cenobelino de Barros Serra, menor	3	0
552	Centro Ben. dos E. da Loc. da Cia. Paulista .	30	6
553	Cesar Pereira de Souza	70	12
554	Cesar de Sá Rabello	80	13
555	Cesarino, Irmão & C.	150	20
556	Cesario Trivellato	10	2
557	Charles J. Dulley	50	10

N.º de ordem	NOMES	N.º de acções	N.º de votos
558	Charles Levy	700	47
559	Charlotte Sophia Britnell	54	10
560	Christina, f.ª de F. V. de Moraes	7	1
561	„ f.ª de Francisco Quirino	18	3
562	Christiano Adolpho Pohlmann.	80	13
563	Christovam, f.º de Antonio Leme da Fonseca.	295	27
564	Cicero, f.º de João Pinto Ferraz	7	1
565	Cid, f.º de Pedro F. de Çamargo	2	0
566	Cincinato, f.º de Alfredo C. da Silva Braga.	1	0
567	Clara de Andrade Pina	5	1
568	„ de Lacerda	717	48
569	Clarice Couto, menor	6	1
570	Claud Meulinet	5	1
571	Claudina de Paiva Azevedo, herança . . .	20	4
572	„ Pinheiro e Prado	40	8
573	„ de Souza Sampaio	23	4
574	Clemente Etchebarne	44	8
575	Clementina Schmidt	150	20
576	Clementino de Souza e Castro	130	18
577	Clodomiro J. Rique	18	3
578	Clotilde Augusta Martins Vieira	5	1
579	„ Darrique Clemente Pinto, menor .	50	10
580	Clovis Nogueira, menor	64	11
581	Comte Edouard de Montbron	99	14
582	Comtesse Renée des Meloises	64	11
583	Conde Alberto de Nioac	891	57
584	„ de São Joaquim	330	29
585	Condessa de Cavalcanti	40	8
586	„ de Legge	2.195	122
587	„ Monteiro de Barros	1.620	93
588	Constance Wilmot	45	9
589	Constante Affonso Coelho	17	3
590	Convento das Mercês, Ytú	193	22
591	Cornelia Rodrigues Peixoto	300	27
592	Crescencio Cabral de Vasconcellos	32	6
593	Cristobal Sanches Martins	3	0
594	Custodia A. dos Santos Rosas, herança . .	60	11
595	„ Candida Martins Vieira	5	1
596	Custodio José Fernandes.	52	10
597	Cymodocéa Bresser Monteiro, menor . . .	16	3
598	Cyra da Silveira Rezende, menor	165	20

N.º de ordem	NOMES	N.º de acções	N.º de votos
	D		
599	Dalmacia, f.ª de Estevam C. de Negreiros. .	111	16
600	Daniel Campbell	15	3
601	„ Heydenreich	260	25
602	„ Kruss	2	0
603	„ José Rodrigues	3.000	162
604	Dario, f.º de Gabriel Pupo Nogueira . . .	4	0
605	„ Rudge da Silva Ramos	2	0
606	David de Oliveira Tavares	24	4
607	Decimo Refinetti.	10	2
608	Delphina da Cunha Bueno	526	38
609	Delphino Martins de Siqueira.	2.538	139
610	De Neuflise & C., Paris	300	27
611	Deolinda Eugenia de C. Toledo	191	22
612	Deraldo Rodrigues Jordão	50	10
613	Detlef Brune	694	47
614	Dinorah, f.ª de Adulpho Cardoso	10	2
615	Diogo de Abreu Teixeira	115	16
616	„ Machado	1	0
617	Domingas, f.ª de F. R. dos Santos Bomfim	226	23
618	Domingos de Almeida Campos	50	10
619	„ de Carvalho Campos	143	19
620	„ Francisco Pereira Porto, herança.	7	1
621	„ Gabriel Fernandes Pereira . . .	14	2
622	„ Giordano.	25	5
623	„ Luiz Netto	1.220	73
624	„ da Silva Moreira.	200	22
625	„ Teixeira de Assumpção	207	22
626	„ Viegas de Toledo Piza, menor .	36	7
627	Domitilia Marcondes de Oliveira e Sá. . .	100	15
628	Domitilla Alves Marcondes de Araujo. . .	6	1
629	Donatilia, f.ª de Balbina C. Soares. . . .	10	2
630	Dora Barbosa da Cunha Bueno	34	6
631	Dorothy Maud Strain	60	11
632	Duarte Peres do Rego Monteiro, dr. . .	78	12
633	Dulce de Almeida Rudge, menor	43	8
634	„ de Carvalho, menor	10	2
635	Dulphe, f.ª de A. C. Pinheiro Machado. .	14	2
636	Duranto, f.º de Pedro F. de Camargo. . .	3	0
637	Durval de Souza.	112	16
	E		
638	Edgard Ramires Esquirel	11	2
639	„ de Souza	50	10

N.º de ordem	NOMES	N.º de acções	N.º de votos
640	Edith Cornehls, menor	5	1
641	„ f.ª de Holger Jansen Kok.	40	8
642	„ f.ª do dr. Reynaldo Porchat	6	1
643	„ Pereira da Rosa, menor.	6	1
644	Edméa, f.ª de Francisco da C. Bueno Junior	80	13
645	Edmond Adolphe Dreyfus	300	27
646	„ Bloch	100	15
647	„ Loevenbach	225	23
648	Edmundo V. C. Wright	3	0
649	Edouard Julien Levy, menor	107	15
650	„ Leroy, Porto Feliz	6	15
651	„ Ullmo	100	1
652	Eduardo de Almeida Prado	112	16
653	„ de Andrade Villares	1.000	62
654	„ Carlos Ralston, menor	24	4
655	„ f.º de Antonio Leme da Fonseca .	431	34
656	„ f.º de William John Sheldon . .	5	1
657	„ Limpo de Abreu	321	28
658	„ Maxwell Rudge.	493	37
659	„ Prates, conde de Prates	12.000	613
660	„ Rocha, S. José do Rio Pardo . .	25	5
661	„ da Silva Prado, menor	19	3
662	„ dos Santos Prates, menor, . . .	60	11
663	„ Ribeiro	100	15
664	„ Rodrigues, Mogy-Mirim.	80	13
665	Eduino Telles Rudge	80	13
666	Edwin Bartlett	75	12
667	Eglantina Penteado da Silva Prado . . .	1.000	62
668	Eleonor Mather	30	6
669	Eleuterio da Silva Prado	2.808	152
670	Elias Fausto Pacheco Jordão, herança . .	17	3
671	„ Quartim de Albuquerque	1	0
672	Elidio de Almeida Falcão	100	15
673	Eline Marie, f.ª de Holger Jansen Kok . .	40	8
674	Elisa Adelaide de Oliveira Cassiani . . .	197	22
675	„ Annie Tindal	100	15
676	„ de Assumpção Amarantę Cruz, menor.	62	11
677	„ Barnabé Vaz de Carvalháes	49	9
678	„ Blomeley	23	4
679	„ de Faria Mora	7	1
680	„ f.ª de Edmundo Wright	4	0
681	„ f.ª de Francisco A. Pereira Borges.	24	4
682	„ Franco Mourão	98	14
683	„ Gomes Moreira	10	2

N.º de ordem	NOMES	N.º de acções	N.º de votos
684	Elisa H. de Camargo	4	0
685	„ Hinze.	25	5
686	„ Josephina de Andrade Machado. . .	50	10
687	„ Leopoldina de Abreu.	5	1
688	„ Maria Leite	60	11
689	„ de Mello Azevedo Marques	7	1
690	„ Monteiro de Barros	11	2
691	„ Rosenhein	20	4
692	„ da Silva Prado	300	27
693	„ Teixeira Leite de A. Ribeiro	9	1
694	Elisabeth Wright de Miranda Pacheco . .	25	5
695	„ Mourget	19	3
696	Ellen Gray	32	6
697	„ Gray Filha.	30	6
698	„ Luiza Baggott	1	0
699	Elvira, f.ª de d. Ernesta Marcilia Buchi. .	20	4
700	„ f.ª de Francisco de Oliveira. . .	6	1
701	„ Gomes.	14	2
702	„ Joaquim dos Santos.	125	17
703	„ de Paula Machado	420	33
704	Elza, f.ª de Gabriel Pupo Nogueira. . . .	20	4
705	Emilia Brotero Abranches	58	10
706	„ filha de José Weissohn	20	4
707	„ Jordão Pereira de Souza	655	45
708	Emilia do Monte Alves dos Santos. . . .	100	15
709	„ Slanino Mestrinho	10	2
710	„ Urbana de Andrade	80	13
711	Emile Worms	70	12
712	Emiliana Justina de Oliveira	85	13
713	Emilio Bamberg	12	2
714	„ Calcagno	130	18
715	„ Reichert	8	1
716	„ de Toledo	90	14
717	„ van Haut	15	3
718	Emily Folkard.	12	2
719	Emma Bartha	84	13
720	„ Nothmann	200	22
721	Emmanuel Ferré.	84	13
722	Ercilla Alves Pinto.	212	23
723	Ercilia Rudge Ramos, menor	2	0
724	Erico Vieira de Almeida.	58	10
725	Ermelinda, f.ª de Manuel D. de Souza Lima.	11	2
726	Ernani Carlos de Menezes Pinto, dr. . .	20	4
727	Ernest Worms	16	3

N.º de ordem	NOMES	N.º de acções	N.º de votos
728	Ernesto M. Malheiro	70	12
729	„ , f.º de d. Ernesta Marcilia Buchi	20	4
730	Ernestina Platt	50	10
731	Escholastica J. de Campos Melchert, herança	5	1
732	„ de Lacerda	80	13
733	„ Maria de Siqueira, herança	3	0
734	Esmeralda Augusta Escobar de Luné	2	0
735	„ , f.ª de Virginia de Almeida Godoy	8	1
736	Espiridião Eloy de Barros Pimentel	150	20
737	Estanisláo Ferreira de Camargo	300	27
738	Estevam Ferraz de Toledo	50	10
739	„ Fontanarosa	7	1
740	„ José Martins Vieira	5	1
741	„ Negreiros Guimarães	6	1
742	Estephania, f.ª do dr. Thomaz Whately	12	2
743	Esther Blomeley	46	9
744	„ f.ª de d. Emiliana Justina de Oliveira	5	1
745	„ f.ª de Francisco Quirino dos Santos	18	3
746	Etelvina, f.ª de d. Ernesta Marcilia Buchi	20	4
747	Ethel Mary White	5	1
748	Etienne Louis de Calmels Puntis	248	24
749	Euclides de Assis Pacheco	100	15
750	„ de Oliveira	16	3
751	Eudoxia Rosalina Pinto	14	2
752	Eufrasia Teixeira Leite	4.557	240
753	Eugène Kingsbourg	100	15
754	Eugenia de Barros Oliveira	64	11
755	„ Paulus	12	2
756	„ Peixoto Pinto	10	2
757	„ da Silva Prates	250	25
758	Eugenie Frétin	307	27
759	Eugenio Dias Leite, conego	51	10
760	„ f.º de d. Maria C. de Oliveira	12	2
761	„ Guilhem	648	44
762	Euthalia Candida de Souza, menor	28	5
763	Eurico Lopes Baptista dos Anjos	2	0
764	„ de Souza	21	4
765	Evangelina, f.ª de Edgard F. de Carvalho	13	2
766	„ f.ª de A. de Mendonça Moreira	2	0
767	„ Martins Ferreira	500	37
768	„ Prates da Silva Baptista, menor	75	12
769	Evelina Dale, menor	105	15
770	Evaristo Ferreira da Veiga, dr.	264	25

N.º de ordem	NOMES	N.º de acções	N.º de votos
	F		
771	Fabio Paes de Barros.	28	5
772	„ Ramos	131	18
773	Fabrica da Matriz de. N. S. da Penha. . .	20	4
774	Fabricia Aurelia Piedade e Cruz	18	3
775	Fausta Rodrigues Jordão	60	11
776	Faustina de Moraes Camargo	10	2
777	Felice Buscaglia, dr.	30	6
778	Feliciano de Salles Cunha	100	15
779	Felicio de Campos Cintra	38	7
780	Felippe, f.º de Procopio C. de Vasconcellos.	22	4
781	„ Nery Ewbank da Camara	59	10
782	„ Rodrigues de Siqueira	10	2
783	Felix Bloch	100	15
784	„ Guilhem	1.200	72
785	„ Rappazzini.	12	2
786	Felizardo A. Cavalheiro e Silva, dr. . . .	29	5
787	Ferdinand Boudart	21	4
788	Fernando Aleixo de Moraes	14	2
789	„ Alvaro Bueno	9	1
790	„ Dreyfus	627	43
791	„ de Campos Barros	25	5
792	„ f.º de d. Anna Brotero de Barros.	526	38
793	„ f.º de Fernando Vieira de Moraes.	7	1
794	„ Terra, dr.	112	16
795	Fils de R. Picard & C.	25	5
796	Firmin Bergé.	150	20
797	Firmino A. da Silva Whitaker Filho . . .	550	40
798	„ de Assumpção Teixeira	100	15
799	„ M. Soares	65	11
800	Firmo de Lacerda Vergueiro	15	3
801	Flaminio Ferreira de Camargo	500	37
802	„ Pacheco Jordão, menor	75	12
803	Floriano Alvaro de Souza Camargo . . .	17	3
804	„ f.º de Adulpho Cardoso	10	2
805	Fortunata Fenili.	7	1
806	„ Gabriella de Toledo	70	12
807	„ H. de Araujo Ribeiro.	50	10
808	Francis S. Speers	30	6
809	„ William Foot, menor	2	0
810	Francisca de Alvarenga	256	25
811	„ Amelia de Toledo	166	20
812	„ Augusta Lorena Peixoto. . . .	1	0
813	„ de Barros Veiga.	116	16
814	„ dos Chagas	14	2

N.º de ordem	NOMES		N.º de acções	N.º de votos
815	Francisca	Dabney de Avellar Brotero. . .	260	25
816	„	Eugenia, f.ª de J. M. Passalacqua.	32	6
817	„	Eugenia Teixeira Leite Bruhns .	101	15
818	„	f.ª de H. dos Santos Dumont . .	25	5
819	„	f.ª de J. Baptista de Andrade Meira	2	0
820	„	Fried	1	0
821	„	Glosser Martins.	25	5
822	„	Maria de Almeida	21	4
823	„	de Paula Villarinhos	9	1
824	„	Silveira do Val	1.000	62
825	„	do Valle Cintra	110	16
826	Francisco	de Albuquerque Cavalcante . .	10	2
827	„	de Almeida Prado	10	2
828	„	Alves de Oliveira	50	10
829	„	de Andrade Coutinho	50	10
830	„	Antonio Pereira Borges	122	17
831	„	Antonio Pereira Borges Filho . .	8	1
832	„	Antonio de Souza	11	2
833	„	Antonio de Souza Queiroz . . .	50	10
834	„	Antonio Queiroz Telles	526	38
835	„	de Assis Bueno	46	9
836	„	de Assis Peixoto Gomide . . .	296	27
837	„	Augusto Schulman, menor . . .	1	0
838	„	Bueno da Rocha.	7	1
839	„	Calisto Meza	498	37
840	„	Campeolo	28	5
841	„	Carminati	7	1
842	„	Carneiro	16	3
843	„	de Castro Canto e Mello . . .	51	10
844	„	Dantas Farraz.	38	7
845	„	Dias Novaes	500	37
846	„	Dias do Prado, menor	1	0
847	„	Duarte Rezende	200	22
848	„	Estacio Fortes	40	8
849	„	Farani.	265	25
850	„	Fernando de Barros Netto . . .	16	3
851	„	f.º de José F. de Assis Negreiros.	434	34
852	„	f.º de José Maria Largacha J.or .	12	2
853	„	f.º de José V. de Queiroz Ferreira.	7	1
854	„	da Fonseca Bicudo	10	2
855	„	Frisoni Junior.	40	8
856	„	Gomes Ferraz	100	15
857	„	Gomes Leitão	310	28
858	„	Grotta.	154	20

N.º de ordem	NOMES		N.º de acções	N.º de votos
859	Francisco	Guilhermino de Campos	200	22
860	„	José Pereira dos Reys.	70	12
861	„	José Rodrigues	75	12
862	„	Lobo Leite Pereira.	110	16
863	„	Lourenço de Andrade	15	3
864	„	Luiz de Campos, herança . . .	1.250	75
865	„	Luiz Soares de Souza e Mello .	500	37
866	„	Magaldi	150	20
867	„	Maria Thomaz.	20	4
868	„	Mariano Franco	2	0
869	„	de Oliveira	52	10
870	„	de Oliveira Celso	15	3
871	„	de Paiva Azevedo	33	6
872	„	de Paula Oliveira Borges . . .	600	42
873	„	de Paula Ramos Azevedo . . .	200	22
874	„	de Paula Rodrigues Alves . . .	952	60
875	„	de Paula Simões dos Santos . .	78	12
876	„	Peixoto Ferreira de Souza . . .	1.625	93
877	„	Pires Fleury	50	10
878	„	Ribeiro Santiago	100	15
879	„	da Rocha Mello	35	7
880	„	Rodrigues de Camargo, Taubaté .	100	15
881	„	Rubim Cesar	24	4
882	„	Silveira Lobo	170	21
883	„	Soares de Camargo	405	32
884	„	Tavares Machado	20	4
885	„	Teixeira de Camargo	40	8
886	„	Vaz de Almeida	93	14
887	„	Verissimo	10	2
888	„	Vilella de Paula Machado, dr. .	580	41
889	„	Xavier Paes de Barros Filho . .	26	5
890	„	Xavier Pinheiro e Prado	50	10
891	François	Thésin	25	5
892	Franz	Klobassa	1	0
893	Frederica	Fried	2	0
894	Frederico	Augusto Cesar de Mattos . . .	38	7
895	„	de Barros Brotero	500	37
896	„	Guilherme Ferreira	37	7
897	„	Luiz Dulley	3	0
898	„	Nielsen	647	44
899	„	de Souza Queiroz	3.000	162
900	Frieda	Reichert	20	4
901	Fritz	Haucke	20	4

N.° de ordem	NOMES	N.° de acções	N.° de votos
	G		
902	Gabriel, f.° de Gabriel Pupo Nogueira . .	4	0
903	„ de Toledo Piza e Almeida, dr. . .	2. 129	118
904	Gabriella Aranha Rodovalho	79	12
905	„ de Azevedo Marques	3	0
906	„ Corrêa Pacheco	92	14
907	„ Gomide	51	10
908	„ de Paula Novaes	32	6
909	„ da Silva Prado.	31	6
910	Galdino Tobias de Lemos, dr., herança . .	150	20
911	„ Gastão Cahen	5	1
912	„ f.° do barão de Nioac	22	4
913	„ f.° de D. Roque da Silva	178	21
914	Geminiano Costa.	100	15
915	Genebra de Souza Queiroz.	250	25
916	Genoveva Ribeiro de Andrade	20	4
917	George Watson	22	4
918	„ W. Harrah	3. 345	179
919	Georges Aron	200	22
920	„ Burk.	60	11
921	„ Dreyfus.	200	22
922	„ Levy.	70	12
923	Georgina, f.ª de A. Foot.	3	0
924	„ Monteiro de Lemos.	62	11
925	Geraldina Maria de Oliveira Ramos . . .	3	0
926	Geraldo Melillo & C.ia	13	2
927	„ de Sampaio	10	2
928	Germaine de Breuilpont.	195	22
929	„ Burchard, menor.	424	33
930	„ f.ª de Raphael Weill	2	0
931	Gertrude Edler	18	5
932	Gertrudes Carolina Pinto Neves.	45	9
933	„ Ferraz de Aguiar	200	22
934	„ Paes de Barros, menor	26	5
935	„ de P. Souza Ayres do Amaral, her.	58	10
936	Getulia, f.ª de Aquilino Negrini.	2	0
937	Gil, f.° de Abel de Andrade Villares . . .	24	4
938	Gisella Queiroz de Moraes, menor	4	0
939	Godofredo Furtado, herança	25	5
940	„ Wilken	58	10
941	Gregorio, f.° de Antonio Leme da Fonseca.	310	28
942	Guilherme de Andrado Villares	724	48
943	„ Brunton Dulley.	72	13
944	„ Collier	12	2
945	„ Cornehls, menor	6	1

N.º de ordem	NOMES	N.º de acções	N.º de votos
946	Guilherme Ellis, dr.	500	37
947	,, Florence	19	3
948	,, José de Faria e Silva	4	0
949	,, dos Santos Prates, menor	120	17
950	Guilhermina Augusta de Oliveira	2	0
951	,, Febronia de Alvarenga	8	1
952	,, de Macedo	13	2
953	,, M. de Vasconcellos	11	2
954	Guiomar Corrêa Dias, menor	5	1
955	Guiseppe Favanni, menor	30	6
956	,, Picca	50	10
957	,, Strozzacappo	5	1
958	Gustav Baudoin	80	13
959	,, Wützke	11	2
960	Gustavo Hauffmann	100	15
961	,, Adolpho Hoff	18	3
962	,, Estienne	100	15
963	,, de Moraes Barros	33	6
964	,, Sydow	100	15
	H		
965	Haraldo Pacheco e Silva	45	9
966	Harry M. Dale	16	3
967	Haupt, Biehn & C.	500	37
968	Heitor Bonifacio da Silva Baptista	132	18
969	,, Gomes da Rocha Azevedo	15	3
970	,, Rudge da Silva Ramos	2	0
971	,, de Souza Pinheiro	100	15
972	Helen Jane Ford	12	2
973	Helena Currie	20	4
974	,, Gagstetter	50	10
975	,, Paulina S. M. Guilhermina de Voys	80	13
976	Heinrick Hölck	300	27
977	Henri Baumann	500	37
978	,, Copenhague	2	0
979	,, Dreyfus	50	10
980	,, Hirsch	47	9
981	Henriette Isack	72	12
982	Henrique de Almeida Regadas, dr.	67	11
983	,, Carneiro Leão Teixeira	100	15
984	,, Claro da Cunha	100	15
985	,, Fischer	50	10
986	,, Frederico Danel	5	1

Nº de ordem	NOMES	Nº de acções	Nº de votos
987	Henrique Frétin, menor	2	0
988	„ Kuhn	12	2
989	„ f.º de José de Lima Barreto	2	0
990	„ Leal Pimenta Bueno	15	3
991	„ Monteiro da Silva	200	22
992	„ Rosenhain	33	6
993	„ dos Santos Dumont	170	21
994	„ Schulman	200	22
995	„ Tinson	125	17
996	Henriqueta de Azevedo Marques	3	0
997	„ Molina Quartim	5	1
998	Henry Leròlle	262	25
999	„ William White	40	8
1.000	Heraldo, f.º de H. Pio Pimenta Bueno	9	1
1.001	Helbert Kilburne Scott	175	21
1.002	Hercilia de Oliveira, menor	22	4
1.003	Herculano de Almeida Corrêa	100	15
1.004	„ de Araujo Cintra	78	12
1.005	Hermann Heydenreich	155	20
1.006	„ von Ihering, dr.	32	6
1.007	Herminia de Freitas Cantinho Cintra	66	11
1.008	„ Michallis	50	10
1.009	Herminio, f.º de d. Justiniana R. M. das Flôres	1	0
1.010	Hilario Magro Junior	12	2
1.011	Hildebrando Cantinho Cintra	66	11
1.012	Hilma Martha Thomazini Landhall	50	10
1.013	Honorata Maria Domingues, preta	5	1
1.014	Honoria Benedicta da Silveira	40	8
1.015	Honorio Ferreira Pedrosa	63	11
1.016	Horacio de Aquino Fonseca	100	15
1.017	„ Vergueiro Rudge	39	7
1.018	Horminio Martins, menor	4	0
1.019	Hospital Samaritano	30	6
1.020	Hypolito Marcondes Alves de Araujo	12	2
1.021	„ Martins de Moura	5	1
1.022	Humberto de Queiroz	100	15
	I		
1.023	Ida Bausch	75	12
1.024	„ Cornehls, menor	26	5
1.025	Idalina, f.ª de A. A. Rodrigues Dias	62	11
1.026	Ignacia Joaquina Corrêa Pacheco	99	14
1.027	Ignacio Ferreira de Camargo, herança	23	4

N.º de ordem	NOMES	N.º de acções	N.º de votos
1.028	Ignacio f.º de M. de Paula Leite de Barros.	1	0
1.029	„ José de Oliveira Arruda	180	21
1.030	„ Penteado	1.000	62
1.031	„ Wallace da Gama Cochrane . . .	183	21
1.032	Ildefonso Archer de Castilho, dr.	61	11
1.033	„ Baptista de Oliveira	300	27
1.034	Iracema, f.ª de Rosalia de Lacerda Corrêa.	285	26
1.035	Iria do Espirito Santo	5	1
1.036	Irma Baczinsky	100	15
1.037	„ Goudier	130	18
1.038	Irmandade de N. S. do Rosario	50	10
1.039	„ de N. S. do Terço de Santos .	13	2
1.040	Irineo Wagner	140	19
1.041	Isilina F. Guimarães Fernandes	4	0
1.042	Isolina Bodé	3	0
1.043	Italo Setti	25	5
1.044	Ivan Teixeira Leite Bruhns	75	12
1.045	Izabel Andresa, f.ª de C. A. de Oliveira. .	5	1
1.046	„ Augusta de Almeida.	5	1
1.047	„ Brasilia Moreira	174	21
1.048	„ da Cruz Azevedo, menor	5	1
1.049	„ Maria de Moraes, menor	11	2
1.050	„ Maria Paes Leme, menor	35	7
1.051	„ Maria da Silva.	12	2
1.052	„ Maria da Silva Pinto	4	0
1.053	„ de Paula Leite	300	27
1.054	„ tutellada de J. G. B. de Mattos. . .	70	12
1.055	Izaura de Almeida Prado	239	24
1.056	„ f.ª de Antonio A. Rodrigues Dias. .	62	11
1.057	Izidore Aron	103	15
1.058	„ Marx	550	40
	J		
1.059	Jacob Armbrust	25	5
1.060	„ Levy	7	1
1.061	Jacintho, f.º de Procopio C. de Vasconcellos	21	4
1.062	„ Manuel de Moraes	10	2
1.063	„ Maria Cabral de Vasconcellos. .	50	10
1.064	Jacques Henri Barennes.	41	8
1.065	„ Hoenel	810	53
1.066	„ Razzovick	200	22
1.067	James C. Caird	125	17
1.068	„ C. Madeley	800	52

N.º de ordem	NOMES	N.º de acções	N.º de votos
1.069	James Fernie	12	2
1.070	„ L. Lausen	125	17
1.071	„ W. Gray	19	3
1.072	Janet Dale, menor	105	15
1.073	Jean de Moras	274	26
1.074	Jeanne Blanc	100	15
1.075	„ Marie Escudier, veuve Chausson . .	203	22
1.076	„ de Merss	47	9
1.077	„ Möyse Picard	174	21
1.078	Jeremias Rodrigues Neto.	206	22
1.079	Jeronymo, f.º de Jeronymo Terra	24	4
1.080	Jessy do Amaral de Souza Queiroz . .	11	2
1.081	Jesuino da Fonseca Leite	1.462	85
1.082	„ Gabriel	60	11
1.083	Joanna Bernardina de Oliveira	33	6
1.084	„ da Cruz Pacheco	2	0
1.085	„ Rebello Monteiro de Barros . . .	300	27
1.086	„ Vergueiro Lopes Leão	60	11
1.087	João Alvares Rubião Junior	1.050	65
1.088	„ de Aguiar Pessanha	16	3
1.089	„ Alfredo Corrêa de Arruda	26	5
1.090	„ Alves de Lima, dr.	5	1
1.091	„ Antonio de Oliveira Cesar	405	32
1.092	„ Antonio da Rocha Camago.	5	1
1.093	„ Antonio Vieira	152	20
1.094	„ Antunes de Araujo Pinheiro	100	15
1.095	„ Antunes Pinheiro	30	6
1.096	„ Augusto da Rocha	80	13
1.097	„ Baptista de Andrade Meira.	100	15
1.098	„ Baptista Isnard	103	15
1.099	„ Baptista, f.º J. B. de Andrade Meira .	2	0
1.100	„ Baptista de Mello e Oliveira	401	32
1.101	„ Baptista de Oliveira e Costa	7	1
1.102	„ Baptista da Rocha Conceição, dr. . .	50	10
1.103	„ Baptista da Silveira Mello	33	6
1.104	„ Barral.	145	19
1.105	„ de Barros Brotero	64	11
1.106	„ Bernardo Edelbrock	125	17
1.107	„ Bernardo da Silva	45	9
1.108	„ Blumer	12	2
1.109	„ Bogdan	20	4
1.110	„ Braulio Moinhos Vilhena Junior, dr.	50	10
1.111	„ Bueno Bierrenbach.	7	1
1.112	„ Dias de Arruda	50	10

N.º de ordem	NOMES	N.º de acções	N.º de votos
1.113	João Dias Cardoso Sobrinho	12	2
1.114	„ Carlos Leite Penteado	45	9
1.115	„ Cesar Rudge, dr.	42	8
1.116	„ da Costa	60	11
1.117	„ C. Santiago de Carvalho e Souza	21	4
1.118	„ Chesney, Ytú	24	4
1.119	„ Ferreira da Rosa	7	1
1.120	„ f.º de João Pinto Ferraz	7	1
1.121	„ da Fonseca Bicudo	100	15
1.122	„ Francisco Wright	320	28
1.123	„ Franco Mourão	35	7
1.124	„ de Freitas	400	32
1.125	„ Gil de Andrade Vasconcellos	50	10
1.126	„ de Godoy Leme da Silva, menor	10	2
1.127	„ Gonçalves de Oliveira	25	5
1.128	„ Guimarães, menor	13	2
1.129	„ Gustavo Cramer	100	15
1.130	„ Herculano Bierrenbach	30	6
1.131	„ Klöcker	100	15
1.132	„ de Lacerda Franco	744	49
1.133	„ Lopes	11	2
1.134	„ da Costa Brito	60	11
1.135	„ Lourenço Fernandes de Aguiar	150	20
1.136	„ Lourenço de Siqueira, padre	55	10
1.137	„ Luiz de Lemos, dr.	245	24
1.138	„ de Macedo Ferreira, menor	18	3
1.139	„ Manuel de Almeida Barbosa	12	2
1.140	„ Maria de Paiva	35	7
1.141	„ Marinho de Azevedo Junior, dr.	200	22
1.142	„ de Mattos Guimarães	2	0
1.143	„ Monteiro do Nascimento	15	3
1.144	„ Monteiro de Pinho	5	1
1.145	„ O. de Oliveira Malheiro	70	12
1.146	„ Octavio de Assumpção	3	0
1.147	„ Pacheco de Almeida Prado	1	0
1.148	„ Pacheco de Toledo	22	4
1.149	„ Pedro Cardoso	20	4
1.150	„ Pinto Carneiro	2.000	112
1.151	„ Pinto de Castro	54	10
1.152	„ Pinto Machado Portella	1.127	68
1.153	„ Proost Rodovalho Junior, menor	39	7
1.154	„ Sabanho	1	0
1.155	„ Soares do Amaral	652	45
1.156	„ Tapié	250	25

N.º de ordem	NOMES	N.º de acções	N.º de votos
1.157	João Tobias de Aguiar e Castro, herança .	197	22
1.158	„ Vaz Louzan	7	1
1.159	„ Vergueiro Bonamy.	60	11
1.160	„ Verissimo de Andrade	12	2
1.161	„ Vernacchio	15	3
1.162	Joaquim de Almeida Mattos	81	13
1.163	„ Antonio Corrêa.	152	20
1.164	„ Antonio de Araujo Coutinho. . .	2	1
1.165	„ de Araujo Pereira.	100	15
1.166	„ Augusto Ribeiro do Valle. . . .	250	25
1.167	„ d'Avila Junior	3	0
1.168	„ d'Azevedo.	12	2
1.169	„ Bento Alves de Lima	326	28
1.170	„ Bernardo Borges	80	13
1.171	„ Benedicto Braga Junior	25	5
1.172	„ Bicudo	19	3
1.173	„ Casemiro de Freitas.	25	5
1.174	„ da Cunha Bueno	25	5
1.175	„ Eugenio do Amaral Pinto. . . .	1	0
1.176	„ Feliciano da Silva.	70	12
1.177	„ Felisberto da Cunha Sotto Mayor.	100	15
1.178	„ Ferreira da Silva	20	4
1.179	„ Ferraz de Abreu Sampaio	20	4
1.180	„ de Figueiredo Gororós, padre . .	66	11
1.181	„ f.º de Antonio de Campos Toledo.	100	15
1.182	„ f.º de Jeronymo Terra	38	7
1.183	„ Francisco de Oliveira	8	1
1.184	„ Franco de Mello	850	55
1.185	„ Franco Mourão.	35	7
1.186	„ Gomes de Carvalho	30	6
1.187	„ Henrique de Araujo.	100	15
1.188	„ José de Azevedo Soares	18	3
1.189	„ Leite do Canto.	102	15
1.190	„ Maynert Kehl	6	1
1.191	„ Manuel da Fonseca	58	10
1.192	„ Marcellino da Silva Fialho . . .	68	11
1.193	„ Mariano de Amorim Carrão . . .	22	4
1.194	„ Pereira Carneiro Bastos	10	2
1.195	„ Prudente Corrêa	694	47
1.196	„ Ribeiro de Andrade, dr.	20	4
1.197	„ dos Santos Prates, menor. . . .	120	17
1.198	„ Silverio de Castro Barbosa . . .	105	15
1.199	„ Thomaz Gonçalves	24	4
1.200	„ Teixeira Nogueira de Almeida . .	1.483	86

N.º de ordem	NOMES	N.º de acções	N.º de votos
1.201	Joaquim de Toledo Piza e Almeida . . .	152	20
1.202	„ Victor de Souza Meirelles . . .	93	14
1.203	„ Victorino de Toledo.	250	25
1.204	Joaquina de. A. G. Bernardo, bar.ª de S. Joaq.m	330	29
1.205	„ f.ª de Manuel D. de Souza Lima .	11	2
1.206	„ Maria do Carmo Pinheiro. . . .	30	6
1.207	„ Raymunda de Oliveira.	2	0
1.208	„ Soares Proença Bueno.	126	17
1.209	Johann Haasis	135	18
1.210	Johannes Clemensen	17	3
1.211	John Milne Tindal.	100	15
1.212	Jorge Mundt	54	10
1.213	„ Pacheco Chaves, menor.	5	1
1.214	José Affonso Pacheco de Toledo, herança .	60	11
1.215	„ Adolpho Bouquet	30	6
1.216	„ d'Aguiar Vallim	400	32
1.217	„ d'Alimathéa Costa	6	1
1.218	„ de Almeida Prado	11	2
1.219	„ de Almeida Prado Primo	25	5
1.220	„ de Almeida e Silva, padre.	20	4
1.221	„ Alvares Rubião	25	5
1.222	„ Alves Barreto	1.768	100
1.223	„ Alves de Camargo	474	36
1.224	„ Ferreira Chaves	500	37
1.225	„ Antonio Corrêa Fontes	64	11
1.226	„ Antonio de Gouvêa.	40	8
1.227	„ Antonio Manuel Braga	1	0
1.228	„ Antonio da Silva Fialho	66	11
1.229	„ Augusto Corrêa, dr.	100	15
1.230	„ Augusto Pereira de Rezende	89	13
1.231	„ Augusto Pinto Machado	2	0
1.232	„ Augusto Saraiva	31	6
1.233	„ de Azurém Costa Junior	1	0
1.234	„ Benedicto Marcondes de Mattos . . .	150	20
1.235	„ Borges de Figueiredo	100	15
1.236	„ Balbino de Siqueira	4	0
1.237	„ Bonifacio de Oliveira Coutinho, dr. .	19	3
1.238	„ de Campos Toledo	230	24
1.239	„ Cardoso de Siqueira	119	16
1.240	„ Carlos da Silva Telles.	100	15
1.241	„ Castellano	100	15
1.242	„ Casemiro Mouth	35	7
1.243	„ Claudiano de Abreu.	50	10
1.244	„ Cesarino	150	20

N.º de ordem	NOMES	N.º de acções	N.º de votos
1.245	José Coelho Pamplona	200	22
1.246	„ Coelho da Rocha.	3	0
1.247	„ Donnabella	50	10
1.248	„ Duarte de Souza.	12	2
1.249	„ Eduardo Prates, menor	120	17
1.250	„ Egydio de Queiroz Aranha	572	41
1.251	„ Egydio f.º de J. E. de Queiroz Aranha.	60	11
1.252	„ Elias de Paiva Junior.	32	6
1.253	„ Elias Vaz de Almeida.	150	20
1.254	„ Farani	300	27
1.255	„ Felix Nunes	401	32
1.256	„ Ferreira de Mello Nogueira.	61	11
1.257	„ Ferreira Pinto.	400	32
1.258	„ Ferreira de Camargo, Piracicaba. . .	226	23
1.259	„ Ferraz de Sampaio	339	29
1.260	„ f.º de Antonio Martins Teixeira . . .	94	14
1.261	„ f.º de baroneza de Muricy	8	1
1.262	„ f.º de d. Henriqueta Maria da Conceição.	33	6
1.263	„ f.º de d. Maria Honoria	33	6
1.264	„ Primitivo Rodrigues Sette	3	0
1.265	„ da Fonseca Bicudo.	167	20
1.266	„ Francisco Dourado	10	2
1.267	„ Francisco de Queiroz Telles	20	4
1.268	„ Franco Mourão	107	15
1.269	„ Gomes Coutinho	7	1
1.270	„ Henrique de Sampaio	50	10
1.271	„ Ignacio, f.º de Lucas A. M. de Barros.	17	3
1.272	„ Ildefonso da Silva Ramos	308	27
1.273	„ Joaquim Gomes de Abreu	1.000	62
1.274	„ Joaquim Pires.	12	2
1.275	„ de Lacerda Soares	150	20
1.276	„ Lotufo.	300	27
1.277	„ Luiz Ferreira	100	15
1.278	„ Luiz de Oliveira Borges	414	33
1.279	„ Manuel de Azevedo Marques	110	16
1.280	„ Manuel da Fonseca Junior	4.512	238
1.281	„ Marcelino de Moraes Barros	65	11
1.282	„ Marcos Ribeiro de Paiva.	91	14
1.283	„ Maria Branco	65	11
1.284	„ Maria Largacha	1	0
1.285	„ Maria Lisboa Junior	21	4
1.286	„ Maria Passalacqua	9	1
1.297	„ Maria Real	27	5
1.288	„ Maria Talon	187	21

N.º de ordem	NOMES	N.º de acções	N.º de votos
1.289	José Martins de Siqueira	1.126	68
1.290	„ Martins de Siqueira Junior	106	15
1.291	„ Michaud, ...	15	3
1.292	„ Nhonhô	65	11
1.293	„ Octavio de Queiroz Aranha, menor. .	8	1
1.294	„ Olegario de Almeida Moura	100	15
1.295	„ de Oliveira.	35	7
1.296	„ de Oliveira Barros, menor	5	1
1.297	„ de Oliveira Malheiro	5	1
1.298	„ de Oliveira Murinelly.	200	22
1.299	„ Olyntho Fortes Junqueira	142	19
1.300	„ de Paula Leite de Barros, dr. . . .	3.500	187
1.301	„ de Paula Oliveira, menor	35	7
1.302	„ Pedro Strasburg.	60	11
1.303	„ Pinto de Almeida Junior.	14	2
1.304	„ Pinto de Oliveira e Silva	150	20
1.305	„ Pires Fernandes.	50	10
1.306	„ de Queiroz Lacerda	505	37
1.307	„ Real Guisande	3	0
1.308	„ Rodrigues de Castro, menor	4	0
1.309	„ Rodrigues Penteado	500	37
1.310	„ Rodrigues Perdigão.	10	2
1.311	„ Sampaio Moreira	52	10
1.312	„ Sanches Martins, menor	3	0
1.313	„ dos Santos Azevedo	100	15
1.314	„ Sartoris	450	35
1.315	„ da Silva Prado	250	25
1.316	„ de Souza Queiroz	897	57
1.317	„ Sebastião, f.º de J. A. de Souza Camargo	28	5
1.318	„ Simpliciano Monteiro Braga, dr. . .	250	25
1.319	„ Soares de Camargo.	435	34
1.320	„ Sotero Barreto	5	1
1.321	„ Teixeira Junior	50	10
1.322	„ Theodoro Xavier, herança	5	1
1.323	„ Valois de Castro, dr.	270	26
1.324	„ Vicente de Azevedo Sobrinho. . . .	50	10
1.325	„ Vicente de Queiroz Ferreira	500	37
1.326	„ Vicente de Souza Queiroz	1.092	67
1.327	„ Xavier Carvalho de Mendonça, dr. . .	550	40
1.328	Joseph Arnold	5	1
1.329	„ Heurter	5	1
1.330	„ Kruse.	800	52
1.331	„ Levy, Paris.	1.100	67
1.332	„ Paul René Delage	15	3

N.º de ordem	NOMES	N.º de acções	N.º de votos
1.333	Joseph Williamson.	200	22
1.334	Josephina de Aguiar Melchert	119	16
1.335	„ de Azurém Costa	1	0
1.336	„ de Campos Toledo.	549	39
1.337	„ Ferreira de Carvalhâes	187	21
1.338	„ f.ª de José de Campos Toledo .	20	4
1.339	„ Guilhermina de Toledo	16	3
1.340	„ Hortencia de Moura Brito . . .	2	0
1.341	„ Marotte	42	8
1.342	„ de Mello Azevedo Marques . .	24	4
1.343	„ de Mello Azevedo Marques Filha.	16	3
1.344	„ Moreira Pinto . . . . , . .	74	12
1.345	„ de Paula Ramos.	116	16
1.346	Josina do Nascimento Cantinho do Amaral.	150	20
1.347	Josino, f.º de José de Souza Camargo . .	14	2
1.348	Josué de Almeida Prado.	10	2
1.349	Judith de Castro, menor.	5	1
1.350	„ Ferraz de Sampaio, menor	13	2
1.351	„ Ulhôa Rodrigues.	40	8
1.352	Jules Bloch, rue Paradis, 17 bis, Paris . .	50	10
1.353	„ Briant	144	19
1.354	„ Picot.	300	27
1.355	Julia A. de Ornellas Muniz	12	2
1.356	„ Adelaide da Silva	29	5
1.357	„ Arminda Martins Vieira.	5	1
1.358	„ f.ª de D. M. Angela de Moraes Aranha.	474	36
1.359	„ Henriqueta de Oliveira Valle. . . .	444	34
1.360	„ Honoria, f.ª de D. Maria Honoria . .	33	6
1.361	„ de Moraes Barros	1	0
1.362	„ Prates da Silva Baptista	686	46
1.363	„ Prudente de Moraes	64	11
1.364	Juliano Parolo	5	1
1.365	Julie Poullan	50	10
1.366	Julien Klotz	118	16
1.367	Julio Bertini	20	4
1.368	„ Biettlot	50	10
1.369	„ Bloch.	42	8
1.370	„ Cesar da Silveira	15	3
1.371	„ de Freitas Lima	100	15
1.372	„ Gerin.	100	15
1.373	„ Joaquim Gonçalves Maia	15	3
1.374	„ Mathias de Camargo	30	6
1.375	Julieta, f.ª de Antonio A. Rodrigues Dias .	63	11
1.376	„ f.ª de Francisco de Oliveira . . .	6	1

N.º de ordem	NOMES	N.º de acções	N.º de votos
1.377	Julieta, f.ª de João B. de Andrade Meira .	2	0
1.378	Justiniana Mathilde Medina	5	1
1.379	„ Ramos Maria das Flores . . .	8	1
1.380	Justino Dilk	270	26
1.381	Juvenal Ferreira dos Santos	15	3
1.382	„ Penteado, menor	47	9
1.383	J. Dreyfus & C.	100	15
	K		
1.384	Katie Fitz Gerald	108	15
1.385	Kenneth M. Sloan	12	2
1.386	„ W. Gray, menor	10	2
1.387	Kièfe Frères	483	36
	L		
1.388	Laerte Teixeira de Assumpção	35	7
1.389	Lambert Frères & C.	202	22
1.390	Laura Alves do Amaral, menor	145	19
1.391	„ Augusta Soares.	25	5
1.392	„ Mundt	18	3
1.393	„ Muniz de Souza Camargo, menor. .	38	7
1.394	„ da Silva Neiva, menor	24	4
1.395	Laure Hirsch, veuve Albert Mayer	50	10
1.396	Laurinda Rappa	32	6
1.397	Lavinia, f.ª de d. Henriqueta M. da Conceição.	33	6
1.398	„ f.ª de José Custodio da C. Canto .	20	4
1.399	„ de Mesquita Barros	36	7
1.400	Lazard Blum	251	25
1.401	Lazare Dreyfus	150	20
1.402	„ Grumbach	4	0
1.403	Leandro Pitta de Abreu Teixeira	101	15
1.404	„ f.º de Arthur Madeira	1	0
1.405	Leocadia Carolina M. Gonçalves, herança .	75	12
1.406	Leon Levy	50	10
1.407	„ Raphael Weill, dr.	60	11
1.408	Leonardo Define	180	21
1.409	Leonidia Prates da Silva Baptista, menor .	73	12
1.410	Leonie Hermandinger	100	15
1.411	Leonina, f.ª de Francisco de Oliveira . . .	6	1
1.412	Leonor de Araujo Cintra	124	17
1.413	„ Augusto de Assumpção	154	20
1.414	„ f.ª de Antonio Rodrigues de Siqueira.	17	3

N.º de ordem	NOMES	N.º de acções	N.º de votos
1.415	Leonor de Moraes Barros	30	6
1.416	„ Supplicy	50	10
1.417	Leopoldina Ribas da Silva	30	6
1.418	Leopoldo Bloch	50	10
1.419	„ José Pereira Bastos	215	23
1.420	„ Machado	60	11
1.421	Leovigildo da Silva Prado	1.203	72
1.422	Levy, Irmão & C.	310	28
1.423	Libania Guerra da Veiga Pinto	182	21
1.424	Lindolpho de Carvalho	125	17
1.425	Linêo, f.º de Pedro F. de Camargo. . . .	3	0
1.426	Lino Joaquim da Cruz	15	3
1.427	Loeticia da Fonseca Ralston	96	14
1.428	London and Brazilian Bank, Limited . . .	2.743	149
1.429	„ and River Plate Bank, Limited . .	1.112	68
1.430	Louis Delamain	564	40
1.431	„ Frétin.	33	6
1.432	„ Gaume	700	47
1.433	„ Richard	20	4
1.434	„ Salmon	205	22
1.435	Louise Julie Michel	443	34
1.436	„ Severiano Rodrigues Martins . . .	255	25
1.437	Lourenço Alves Cardoso.	180	21
1.438	„ Antonio de Lima.	50	10
1.439	„ Aranha Rodovalho, menor . . .	39	7
1.440	„ f.º de Procopio C. de Vasconcellos.	33	6
1.441	„ de Souza Passalacqua	32	6
1.442	Lothario Eulalio de Carvalho	68	11
1.443	Lucas, f.º de Lucas A. Monteiro de Barros.	17	3
1.444	„ f.º de d. Maria de A. Gomes . . .	17	3
1.445	Lucia Augusta Schulman	50	10
1.446	„ f.ª de Alexandre A. Mendes	32	6
1.447	„ f.ª de Francisco Braida.	1	0
1.448	„ f.ª do dr. Nicoláo P. de C. Vergueiro.	50	10
1.449	„ Paes de Barros.	92	14
1.450	„ Silva.	10	2
1.451	Lucie Bourdillat.	50	10
1.452	Lucien Levy, Paris.	47	9
1.453	„ Oppenhein	2	0
1.454	Lucilla Berrini	210	23
1.455	„ Quartim Oellafer	6	1
1.456	Lucinda, f.ª de Franc.º Quirino dos Santos.	18	3
1.457	„ Moreira Campos	14	2
1.458	Lucio Moreira de Mello	200	22

N.º de ordem	NOMES	N.º de acções	N.º de votos
1.459	Luiz Alves da Silva	26	5
1.460	„ do Amaral Baeta Neves, menor	32	6
1.461	„ Antonio Pereira da Fonseca	5	1
1.462	„ Augusto Corrêa Galvão	302	27
1.463	„ Augusto Teixeira de Assumpção	9	1
1.464	„ Berrini	118	16
1.465	„ Carneiro	4	0
1.466	„ Corrêa Leite, menor	6	1
1.467	„ Fabiano	20	4
1.468	„ Felippe Baeta Neves, dr.	72	12
1.469	„ Fernando do Amaral, menor	2	0
1.470	„ f.º de Alvaro Teixeira de Assumpção	43	8
1.471	„ f.º de Luiz Alves de Almeida	1	0
1.472	„ Gonzaga do Amarante Cruz, dr.	301	27
1.473	„ Gonzaga de Azevedo	43	8
1.474	„ Gonçalves da Silva	20	4
1.475	„ Gonzaga de Vergueiro	20	4
1.476	„ Guilhem	70	12
1.477	„ Joaquim de Castro Carneiro Leão	30	6
1.478	„ José Martins Vieira	73	12
1.479	„ José Leite Guimarães	33	6
1.480	„ Lopes Baptista dos Anjos, dr.	190	22
1.481	„ Madeira	43	8
1.482	„ Octavio, f.º de Octavio Prates	178	21
1.483	„ de Oliveira Lins de Vasconcellos	224	23
1.484	„ Pereira Dias Junior	240	24
1.485	„ Pucci	420	33
1.486	„ Rodrigues Ferreira	142	19
1.487	„ Todesco	40	8
1.488	Luiza de Almeida Leite e Silva	100	15
1.489	„ de Azevedo Marques Ferreira	21	4
1.490	„ de Azevedo Salles Pinto	70	12
1.491	„ Brasilia Moreira Marques	74	12
1.492	„ Candida Maria	19	3
1.493	„ Maria Nogueira	42	8
1.494	„ de Moraes Assumpção	200	22
1.495	„ Pereira Dias	70	12
1.496	„ Richter	68	11
1.497	„ Vergueiro Rudge	20	4
1.498	Lula Beatrice Wysard	38	7
1.499	Lyceu de Artes e Officios de S. Paulo	90	14
1.500	Lydia, f.ª de Julio Conceição	10	2
1.501	„ de Mesquita Vergueiro	100	15

N.º de ordem	NOMES	N.º de acções	N.º de votos
	M		
1.502	Madeleine de Breuilpont.	84	13
1.503	Maercio, f.º de José Rodrigues Manhós . .	600	42
1.504	Mallet, Frères & C.	476	36
1.505	Malvina de Barros Leme	40	8
1.506	„ Honoria, f.ª de d. Maria Honoria .	33	6
1.507	Manuel de A. Mello Freire Filho, menor .	74	12
1.508	„ Alves Caldeira	300	27
1.509	„ Alves da Silva Porto	100	15
1.510	„ André Gaspar.	401	32
1.511	„ Antonio de Carvalho	82	13
1.512	„ de Azevedo Maria	7	1
1.513	„ Candido da Costa	50	10
1.514	„ da Costa Ferreira	70	12
1.515	„ da Cunha Lobo	15	3
1.516	„ Dias da Cruz	21	4
1.517	„ Ferreira Louzada	326	28
1.518	„ Ferreira Santiago	50	10
1.519	„ f.º de Manuel Duarte de Souza Lima.	11	2
1.520	„ Franco do Amaral	146	19
1.521	„ Franco do Amaral Junior	145	19
1.522	„ Garcia da Silva	200	22
1.523	„ Geraldo Forjaz	363	30
1.524	„ Gonçalves Torres	457	35
1.525	„ de Jesus Rodrigues de Castro . .	7	1
1.526	„ Joaquim de Albuquerque Lins . .	200	22
1.527	„ Joaquim Pinto	20	4
1.528	„ José Ferreira de Carvalho	74	12
1.529	„ José Gomes	220	23
1.530	„ Ladisláo Loureiro	4	0
1.531	„ Laudelino da Silva Silvado. . . .	51	10
1.532	„ Marques Patarra.	50	10
1.533	„ Martins Filgueiras	50	10
1.534	„ do Nascimento, f.º de J. P. M. Portella	21	4
1.535	„ de Oliveira Monteiro	272	26
1.536	„ Pedro Vieira	30	6
1.537	„ dos Reys Pinto da Rocha	50	10
1.538	„ dos Santos Maia.	140	19
1.539	Manuella de Lacerda Vergueiro	149	19
1.540	Marcio, f.º de José Rodrigues Munhós . .	600	42
1.541	Margaret Gray	11	2
1.542	„ Morris.	5	1
1.543	Margarida Julieta de Azevedo Marques . .	80	13
1.544	„ Lubbers.	2	0
1.545	Margherita Meneghelli	50	10

N.º de ordem	NOMES	N.º de acções	N.º de votos
1.546	Marguerite Weill	64	11
1.547	Maria Adelaide de Alvarenga Toledo . . .	128	17
1.548	„ A. Cardoso	15	3
1.549	„ Amalia de Assis Pacheco	200	22
1.550	„ Amalia da Costa Carvalho	108	15
1.551	„ Amalia, f.ª de H. dos Santos Dumont.	25	5
1.552	„ Amalia, f.ª de Lucas A. M. de Barros.	13	2
1.553	„ Ambrosina de M. T. de Rezende . .	10	2
1.554	„ Amelia Henriques dos Santos . . .	65	11
1.555	„ Amelia da Silva, menor	10	2
1.556	„ Angelica de Araujo Cintra	62	11
1.557	„ Angelica Cidade Pereira	100	15
1.558	„ Angelica de Souza Queiroz de Barros.	7	1
1.559	„ dos Anjos Vasconcellos	6	1
1.560	„ Antonietta da Silva Prado	300	27
1.561	„ da Apparecida, f.ª de J. V. de Q. Ferreira	20	4
1.562	„ de Araujo Cintra	53	10
1.563	„ Augusta Nogueira.	64	11
1.564	„ Augusta Pacheco Jordão, menor . .	13	2
1.565	„ Augusta Pinto	4	0
1.566	„ Augusta Teixeira de Assumpção . .	35	7
1.567	„ B. Foschini	25	5
1.568	„ Balbina da Fonsecca Costa Calogeras.	90	14
1.569	„ Barbosa de Oliveira Horta	39	7
1.570	„ Basilisa da Silva Prado	492	37
1.571	„ de Barros Serra, menor.	5	1
1.572	„ Benedicta Marques	9	1
1.573	„ de Campos Mello	100	15
1.574	„ Candida Bastos de Carvalho. . . .	40	8
1.575	„ Candida Nogueira.	16	3
1.576	„ Candida de Oliveira	10	2
1.577	„ da Candelaria de Q. Aranha, menor.	60	11
1.578	„ Cardoso Cramer	50	10
1.579	„ Carlota Corrêa de Mello	17	5
1.580	„ do Carmo Bicudo	14	2
1.581	„ do Carmo de Almeida Cintra . . .	1	0
1.582	„ do Carmo da Costa Carvalho, menor.	54	10
1.583	„ do Carmo Aranha Rodovalho, menor.	39	7
1.584	„ do Carmo Gonçalves.	32	6
1.585	„ do Carmo de Jesus, menor	2	0
1.586	„ do Carmo de Oliveira	4	0
1.587	„ do Carmo de Queiroz Aranha, menor.	60	11
1.588	„ Carolina Semper	20	4
1.589	„ Cecilia Carneiro Leão, menor . . .	17	3

N.º de ordem	NOMES		N.º de acções	N.º de votos
1.590	Maria	Cecilia, f.ª de Eduardo L. de Abreu.	2	0
1.591	„	Cecilia Rôxo de Souza Rangel. . .	51	10
1.592	„	Cecilia de Nioac, menor	8	1
1.593	„	Clementina Bueno Bierrenbach. . .	42	8
1.594	„	da Conceição Franco de Andrade. .	748	49
1.595	„	Cornehls, menor	27	5
1.596	„	Damiana de Lemos	18	3
1.597	„	Dias Ferraz	14	2
1.598	„	da Dôres Alves de Lima	1.300	77
1.599	„	das Dôres Buano de Meraes. . . .	632	44
1.600	„	Dulcelina de Toledo.	150	20
1.601	„	Elisa de Arruda Alvim.	52	10
1.602	„	Elisa Monteiro de B. Pereira da Silva.	350	20
1.603	„	Elisa Pereira dos Santos	20	4
1.604	„	Elisiaria Cioffi	35	7
1.605	„	Emilia, f.ª de A. A. Guimarães. . .	125	17
1.606	„	da Encarnação B. Moreira, menor. .	105	15
1.607	„	Engracia Dias Leite.	63	11
1.608	„	Ephigenia Aranha Rodovalho, menor.	39	7
1.609	„	Eponina Pacheco Jordão, menor . .	75	12
1.610	„	Esther de Castro, menor	3	0
1.611	„	Estephania dos Santos	4	0
1.612	„	Eufrasia	13	2
1.613	„	Eugenia C. dos Santos, c.ª de Araguaya	100	15
1.614	„	Eugenia, f.ª de Francisco A. P. Borges.	8	1
1.615	„	Eugenia de Carvalho	147	19
1.616	„	Eugenia. f.ª de Carlos A. M. de Barros.	5	1
1.617	„	Eugenia M. de Barros, cond. de Nioac.	615	43
1.618	„	Ferraz de Sampaio	12	2
1.619	„	filha de Alvaro de Macedo Guimarães.	15	3
1.620	„	filha de Antonio da S. Prado Junior.	5	1
1.621	„	filha de Arthur da Silva Araujo . .	6	1
1.622	„	filha do Barão de Arary	763	50
1.623	„	filha de d. Belmira Negreiros. . . .	11	2
1.624	„	filha de Fernando Vieira de Moraes.	7	1
1.625	„	filha de d. Francisca M. de P. Baracho.	80	13
1.626	„	filha de Joaquim B. Pimenta Bueno.	11	2
1.627	„	filha de Jeronymo Terra	22	4
1.628	„	filha de José Alvaro de S. Camargo.	28	5
1.629	„	filha de Luiz Quirino	107	15
1.630	„	filha de Manuel de P. Leite de Barros.	1	0
1.631	„	filha de d. Maria do Carmo Oliveira.	12	2
1.632	„	filha de d. M. I. de Carvalho Quartim.	2	0
1.633	„	filha de Octaviano Pires Corrêa . .	19	3

N.º de ordem	NOMES	N.º de acções	N.º de votos
1.634	Maria, filha de Procopio C. de Vasconcellos.	17	3
1.635	„ filha de Virginia de Almeida Godoy.	8	1
1.636	„ Flora de Carvalho	200	22
1.637	„ Flora Franco Soares.	407	32
1.638	„ Francellina Ferreira Peake	21	5
1.639	„ Francisca Pacheco Jordão, menor. .	13	2
1.640	„ Franco Mourão.	98	14
1.641	„ Georgina de Araujo, menor	50	10
1.642	„ da Gloria Azevedo	30	6
1.643	„ da Gloria Pereira Munhós	300	27
1.644	„ da Gloria Ribeiro Marquitos . . .	125	17
1.645	„ da Gloria Quartim de Moraes . . .	35	7
1.646	„ Gomes de Carvalho	18	3
1.647	„ Guilherme Pereira da Silva	70	11
1.648	„ Guilhermina da Rocha Camargo . .	8	1
1.649	„ Helena da Silva Prado, menor. . .	8	1
1.650	„ Idalina Nobrega	20	4
1.651	„ Izabel, f.ª de A. C. Mattos Barreto .	40	8
1.652	„ Izabel, f.ª do Conde de Nioac . . .	10	2
1.653	„ Izabel, f.ª de J. P. Machado Portella.	21	4
1.654	„ Izabel Gomide Furtado	70	11
1.655	„ Izabel Moreira Marques	74	11
1.656	„ Izabel Pacheco Jordão, menor . . .	23	4
1.657	„ Izabel de Toledo Piza, menor . . .	36	7
1.658	„ Joanna Ortiz Monteiro	18	3
1.659	„ Joaquina de Moraes	12	2
1.660	„ José de Assis Pacheco	23	4
1.661	„ José, f.ª de d. Maria Honoria . . .	33	6
1.662	„ José Piçarra.	19	3
1.663	„ José Pinto Neves	30	6
1.664	„ Luiza Villac.	95	14
1.665	„ Leite de Miranda	4	0
1.666	„ Lucia, f.ª de V. P. M. de Barros . .	37	7
1.667	„ Luiza Alves	57	10
1.668	„ Luiza Alves Leme	75	11
1.669	„ Luiza de Barros	11	2
1.670	„ Luiza Flynn.	5	1
1.671	„ Luiza Grazan, veuve J. Goetschel .	33	6
1.672	„ Luiza de Moraes	55	10
1.673	„ Luzia Barbosa Aranha	8	1
1.674	„ Luzia de Queiroz Aranha.	700	47
1.675	„ Marcolina Monteiro da Silva . . .	60	11
1.676	„ Marg.da de Magalhães Coimbra, menor	50	10
1.677	„ Monteiro de Barros Portella. . . .	2.000	112

N.º de ordem	NOMES	N.º de acções	N.º de votos
1.678	Maria Monteiro de Pinho	2	0
1.679	„ de Moraes, f.ª de J. Prud. de Moraes.	11	2
1.680	„ Miller	236	24
1.681	„ do Nascimento Rodrigues Jordão . .	73	12
1.682	„ Nazareth Arruda Alvim	7	1
1.683	„ Nazareth Prado Pacheco e Silva . .	213	23
1.684	„ Nolte	14	2
1.685	„ de Oliveira Malheiro	100	15
1.686	„ de Paula Ramos Nogueira	2	0
1.687	„ Proença de Azurém Costa	80	13
1.688	„ Rita, f.ª de Olegario Moreira Lima .	800	52
1.689	„ Rita Monteiro de Barros Rôxo . . .	600	42
1.690	„ Rita Pinheiro Machado, menor . . .	15	3
1.691	„ da Rocha Cintra, menor	8	1
1.692	„ Rosa de Assumpção Pinto	300	27
1.693	„ Rosa Duarte.	20	4
1.694	„ Rosalina Darrique Faro.	125	17
1.695	„ São João de Oliveira	25	5
1.696	„ da Silva Carneiro.	12	2
1.697	„ da Soledade Pinto de Almeida . .	25	5
1.698	„ Sophia de Lemos	18	3
1.699	„ Sophia da Silva Prado	500	37
1.700	„ Sophia da Silva Prado Filha . . .	823	53
1.701	„ Thereza, f.ª de Lucas A. M. de Barros.	11	2
1.702	„ Thereza, f.ª deVicente P. M. de Barros.	50	10
1.703	„ Thereza de Jesus Novaes	684	46
1.704	„ Umbellina Fernandes Vieira	5	1
1.705	„ Umbellina Santiago Ferreira. . . .	9	1
1.706	„ Vera de Oliveira Rôxo	37	7
1.707	„ Victoria da Fonseca Cotching . . .	100	15
1.708	Mariana Brotero Abranches.	50	10
1.709	„ de Oliveira Soares Pimenta Bueno.	75	12
1.710	Mariano de Araujo Bacellar	100	15
1.711	„ de Siqueira	65	11
1.712	Marie Albert Coussin de Perceval, mr. . .	106	15
1.713	„ Amelie Henriette Barennes	38	7
1.714	„ Blumer Hunger.	107	15
1.715	„ Castanet	20	4
1.716	„ Clotilde Grazan	33	6
1.717	Marietta, f.ª de João de Lacerda Franco. .	21	4
1.718	Marina Aranha, menor	9	1
1.719	„ f.ª de Carlos A. Monteiro de Barros.	15	3
1.720	„ Prado de Queiroz Aranha, herança .	266	25
1.721	Mario de Almeida Pires	27	5

N.º de ordem	NOMES	N.º de acções	N.º de votos
1.722	Mario do Amaral.	15	3
1.723	„ f.º de J. C. da Cunha Canto	20	4
1.724	„ f.º de Olyntho Rodrigues Dantas . .	3	0
1.725	„ f.º de Thomaz Whately.	12	2
1.726	„ de Oliveira Rôxo	5	1
1.727	„ Pereira da Rosa, menor	6	1
1.728	„ Prates da Silva Baptista	89	13
1.729	„ Pires de Almeida	13	2
1.730	„ Vicente de Azevedo	90	14
1.731	Mary Dulley Lupton	178	21
1.732	„ Izabel Baggott	4	0
1.733	„ Kauers	8	1
1.734	„ Platt	17	3
1.735	„ Thornton	20	4
1.736	Marquez de Breuilpont	211	23
1.737	Marqueza de Itú.	3.832	204
1.738	Martinho Burchard, herança	576	41
1.739	„ da Silva Prado Junior	1.205	72
1.740	Martha Cecilia, f.ª do visconde de Montbron.	12	2
1.741	„ filha de Estevam C. de Negreiros .	24	4
1.742	„ Schneider	4	0
1.743	Marthe Alice Leullier	38	7
1.744	Matheus Häussler	85	13
1.745	Mathias Gonçalves de Oliveira Rôxo, menor.	33	6
1.746	„ Rodrigues Liberado	50	10
1.747	Mathilde Bundschuh	10	2
1.748	„ f.ª de Cesar Pereira de Souza . .	1	0
1.749	„ Hendel	101	15
1.750	„ Klapp	53	10
1.751	„ Mainz	1.200	72
1.752	„ Medina Ramos	2	0
1.753	„ Roche	20	4
1.754	Matilda M. Baillie	300	27
1.755	Matriz da Parochia de Santa Cecilia . . .	3	0
1.756	Matthew H. Bush	11	2
1.757	„ Thomson	12	2
1.758	Maurice Ettinger	60	11
1.759	„ Grumbach	796	52
1.760	„ Grumbach & C.	1.412	83
1.761	„ Samuel	31	6
1.762	Max Hennet	39	7
1.763	„ J. F. Mundt	215	23
1.764	Maximino Mendes da Silva.	20	4
1.765	Maximiliano Prada	85	13

N.º de ordem	NOMES	N.º de acções	N.º de votos
1.766	Mayer Israel	201	22
1.767	Melciades, f.º do dr. Reynaldo Porchat . .	8	1
1.768	Mercêdes da Castro Lisbôa.	32	6
1.769	„ f.ª de Luiz Quirino.	107	15
1.770	Messias Teixeira de Camargo	53	10
1.771	Michel Loeb	20	4
1.772	Miguel Antonio de Santis	100	15
1.773	„ de Almeida Prado	4	0
1.774	„ A. Rinaldi	15	3
1.775	„ Beltrando	75	12
1.776	„ Vieira Monteiro	351	30
1.777	Minna Kloetzer	35	7
1.778	Militão Augusto de Azevedo	114	16
1.779	„ Corrêa Beraldo	77	12
1.780	Miquilina F. de Campos Camargo	8	1
1.781	„ de Souza e Silva.	21	4
1.782	Mirtil Deutsch	424	33
1.783	Moacyr, f.º de Joaquim Maynert Kehl . .	3	0
1.784	Monteiro de Barros & C.	265	25
1.785	Mosteiro de São Bento	37	7
1.786	M. V. Levy, Frères & C.	4.596	242
	N		
1.787	Natal Pellegrini	40	8
1.788	Nayr, f.º de Jeronymo Terra	36	7
1.789	Nathalio, f.º de d. J. Ramos M. das Flôres .	1	0
1.790	Nathan Rollmann	100	15
1.791	Nelson, f.º de Arthur da Silva Araujo. . .	6	1
1.792	Ney, f.º de Abel de Andrade Villares . . .	40	8
1.793	Nicoláo Picconi	48	9
1.794	„ von Hütschler	50	10
1.795	„ de Souza Queiroz	1.000	62
1.796	„ Tolentino Piratininga.	10	2
1.797	„ Vergueiro Le Coq	100	15
1.798	Noemia Barbosa Bueno	20	4
1.799	„ f.ª de José M. Largacha Junior . .	16	3
1.800	„ da Fonseca	6	1
1.801	Numa Pereira do Valle	60	11
1.802	Nympha Augusta de Lacerda	80	13

N.º de ordem	NOMES	N.º de acções	N.º de votos
	O		
1.803	Octaviano Augusto de Souza Bueno, menor.	5	1
1.804	„ Anacleto Rodrigues Dias	13	2
1.805	„ Pacheco Jordão, menor.	75	12
1.806	„ Pereira Mendes.	147	19
1.807	„ Vaz de Almeida	14	2
1.808	Octavio Paes de Barros	303	27
1.809	„ da Silva Prates	165	20
1.810	Odilla Bueno, f.º de F. de Cunha Bueno Jor.	80	13
1.811	„ Rodrigues	62	11
1.812	Odillo, f.º de Joaquim Maynert Kehl . . .	3	0
1.813	Odillon, f.º de Gabriel Pupo Nogueira . .	4	0
1.814	Olavo, f.º de Olavo Egydio de Souza Aranha.	4	0
1.815	Olga, f.ª de Arthur Rodrigues	20	4
1.816	„ Castello Branco de Gusmão, menor .	16	3
1.817	„ Monteiro, menor	10	2
1.818	„ f.ª de Joaquim Maynert Kehl . . .	3	0
1.819	„ f.ª de Luiz Pereira Dias Junior . .	100	15
1.820	Olinda, f.ª de Aquilina Negrini	2	0
1.821	Olindo Chiaffarelli	8	1
1.822	Olive Adeline Simonsen	5	1
1.823	Olympia Catta-Preta	50	10
1.824	„ f.ª de Abel de Andrade Villares .	10	2
1.825	„ Maria Rita da Silva	15	3
1.826	„ Martins Meira Vieira	75	12
1.827	„ Vergueiro Rudge	15	3
1.828	Olympio Pinheiro de Lemos	26	5
1.829	„ da Silva Leão	34	6
1.830	„ Viriato Portugal, dr.	20	4
1.831	Olyntho, f.º de O. Rodrigues Dantas . . .	3	0
1.832	„ Maximo de Magalhães	40	8
1.833	Ondina, f.ª de Basilio José Pompèu . . .	3	0
1.834	Orestes, f.º de Angelo Franceschini . . .	5	1
1.835	Orlando, f.º de Joaquim B. Pimenta Bueno.	11	2
1.836	Orville A. Derby	40	8
1.837	Oscar de Almeida Rudge, menor	43	8
1.838	„ Lassen	100	15
1.839	„ da Porciuncula	426	33
1.840	Osmany, f.º de Tranquillino Alves Galvão .	42	8
1.841	Osvaldo Alves do Valle, menor	30	6
1.842	„ f.º do dr. Reynaldo Porchat . . .	7	1
1.843	Othoniel de Campos Motta	54	10
1.844	Otto Nagel	113	16
1.845	„ Weiss	114	16

N.º de ordem	NOMES	N.º de acções	N.º de votos
	P		
1.846	Palmyra Bloch	82	13
1.847	Pantaleão da Lapa Trancoso	2	0
1.848	Paschoal de Giovanni	285	26
1.849	Paul Boselli	221	23
1.850	„ Lobstein	200	22
1.851	Paula de Aguiar Barros	66	11
1.852	„ von Hugo	34	6
1.853	„ de Moraes Barros	55	10
1.854	„ da Silva Prado	110	11
1.855	Paulina Beatriz Quartim Ramos	4	0
1.856	„ Faro Fleury	50	10
1.857	„ de Paula Belleza	5	1
1.858	„ de Souza Queiroz	401	32
1.859	Pauline Berthe	9	1
1.860	Paulino do Almeida Freire	57	10
1.861	„ Pacheco Jordão, menor	75	12
1.862	Paulo Barbosa Ervedal, menor	25	5
1.863	„ Egydio de Oliveira Carvalho	36	7
1.864	„ Florence	15	3
1.865	„ f.º de Antonio A. Rodrigues Dias	62	11
1.866	„ f.º de Alvaro Teixeira de Assumpção	43	8
1.867	„ f.º de D. Roque da Silva	177	21
1.868	„ Franco do Amaral	145	19
1.869	„ Frétin, menor	2	0
1.870	„ Malheiro de Mello, herança	12	2
1.871	„ Pinto de Almeida, dr	150	20
1.872	„ da Silva Prado	1	0
1.873	Pedro de Alcantara Coelho Marino	50	10
1.874	„ Augusto Carneiro Lessa, dr.	250	25
1.875	„ Augusto Soares, menor	25	5
1.876	„ Bicudo	50	10
1.877	„ Bonamy Platt	5	1
1.878	„ Bonino	150	20
1.879	„ de Castro Pereira Sodré, dr.	130	18
1.880	„ Celidonio Gomes dos Reys, dr.	50	10
1.881	„ Egydio de Souza Aranha Filho	300	27
1.882	„ Egydio Aranha Rodovalho, menor	39	5
1.883	„ f.º de Antonio de Campos Toledo	100	15
1.884	„ f.º de Sylvestre Villa Real Sobrinho.	10	2
1.885	„ Ferraz de Arruda Campos	80	13
1.886	„ Hannickel Forster	500	37
1.887	„ Mercadante	52	10
1.888	„ de Paula Ramos	97	14
1.889	„ Peixoto de Abreu Lima	61	11

N.º de ordem	NOMES	N.º de acções	N.º de votos
1.890	Pedro Pontual, dr.	80	13
1.891	„ Vaz de Almeida	2	0
1.892	„ Vieira Bittencourt, herança	153	20
1.893	„ Vicente de Azevedo, dr.	380	31
1.894	Percy John Pond	10	1
1.895	„ Lupton	241	24
1.896	Perpetua Gomes Pereira	4	0
1.897	Pierre Edouard de Calmels Puntis	118	16
1.898	„ Joseph Gabriel Girard	100	15
1.899	„ Rivière	1	0
1.900	Philippe Krauss	100	15
1.901	„ Hammond	31	6
1.902	„ Schloss	1.060	65
1.903	Plinio, f.º de Plinio da Silva Prado . . .	3	0
1.904	„ da Silva Prado	1	0
1.905	Polycarpo de Magalhães Viotti	50	10
1.906	Prado Chaves & C.	5	1
1.907	Priscilla, f.ª de Thomaz Gomes Viegas . .	10	2
1.908	Procopio, f.º de P. C. de Vasconcellos . .	14	2
1.909	Prudente de Moraes Filho	35	7
1.910	„ Rosa Corrêa	22	4
1.911	Pulcheria de Araujo Cintra	64	11
1.912	Pureza de Vasconcellos Castro	17	4
	Q		
1.913	Quintino, f.º de Estevam C. de Negreiros .	23	4
1.914	Quirino de Aguiar	44	8
1.915	Quiteria Luiza de Souza	78	12
	R		
1.916	Raoul Marx	100	15
1.917	Raphael de Abreu Sampaio	400	32
1.918	„ Biltz	100	15
1.919	„ Cardone	50	10
1.920	„ Tobias de Oliveira, herança . . .	231	24
1.921	Raphaela de Oliveira Carvalho, menor . .	20	4
1.922	Raul Ferreira, menor	25	5
1.923	„ f.º de Abel de Andrade Villares . .	25	5
1.924	„ f.º de Alberto de Mendonça Moreira .	1	0
1.925	„ f.º de Estevam Cardoso de Negreiros.	112	16
1.926	„ f.º de d. Lavinia de Mesquita Barros.	36	7
1.927	„ Ortiz Monteiro	28	5

N.º de ordem	NOMES	N.º de acções	N.º de votos
1.928	Raul Pompêu do Amaral	36	7
1.929	„ Ricardo Rudge, menor	40	8
1.930	Raymão Abrahão Grumbach, menor . . .	2	0
1.931	Raymundo Ferreira dos Santos	40	8
1.932	„ Pessôa de Siqueira Campos . .	5	1
1.933	Recolhimento de N. S. da Luz	500	36
1.934	Regina Faro de Carvalho, menor	100	15
1.935	„ de Oliveira Coutinho, menor . . .	1	0
1.936	Remigio Gomes Guimarães.	1	0
1.937	Renato, f.º de Estevam C. de Negreiros . .	132	18
1.938	„ f.º de Joaquim Maynert Kehl. . .	3	0
1.939	„ f.º de Olavo Egydio de Souza Aranha	1	0
1.940	„ f.º de João B. de Andrade Meira .	5	1
1.941	„ Rudge da Silva Ramos	2	0
1.942	Renée Bonnefond	10	2
1.943	Ricardo Severo do Fonseca Costa, dr. . .	38	7
1.944	Richard James Reidy	50	10
1.945	Ridolfo J. Giusti	30	6
1.946	Rita de Cassia Aranha Rodovalho, menor .	39	7
1.947	„ Ribas da Silva	40	8
1.948	Rivadavia de Oliveira, menor	15	3
1.949	Roberto, f.º do barão de Nioac	22	4
1.950	„ f.º de Plinio da Silva Prado. . .	2	0
1.951	„ Martins Lage	125	17
1.952	„ Schwenger	368	30
1.953	Rodolpho de Barros	2	0
1.954	„ Brenne	500	37
1.955	„ H. Richter.	100	15
1.956	„ Richter & C.	5	1
1.957	„ de Souza Pinto	15	3
1.958	Rodrigo Claudio da Silva	40	8
1.959	„ Soares	109	15
1.960	Roger, f.ª do conde de Legge	31	6
1.961	Roland O'Neill Addison	75	12
1.962	Romêu, f.º de J. B. de Andrade Meira . .	2	0
1.963	Rosa Ardito, vedova Boero, herança . . .	4	0
1.964	„ Cardoso	42	8
1.965	„ do Coração de Maria, menor	18	3
1.966	„ Ubelkart Lemgruber	64	11
1.967	Rosalia de Oliveira Malheiro	470	36
1.968	Rosalina Etelvina Chaves	30	6
1.969	„ de Queiroz Aranha	300	27
1.970	Roscio E. de Queiroz Aranha.	124	17
1.971	Rubem de Paula Faro.	39	7

N.º de ordem	NOMES	N.º de acções	N.º de votos
1.972	Rudolph O. Kesselring	4	0
1.973	Ruth, f.ª de H. L. de A. Meira	1	0
1.974	Ruy Mendonça, f.º de J. Mendonça Filho .	2	0
1.975	„ Sodré, f.º de M. R. de Azevedo Sodré.	4	0
	S		
1.976	Salomon Pompé	100	15
1.977	Salvador Augusto de Queiroz Telles . . .	37	7
1.978	Salvio Nogueira de Carvalho	20	4
1.979	Santa Casa de Misericordia de Campinas .	260	25
1.980	„ „ de Misericordia de Rio Claro .	107	15
1.981	„ „ de Misericordia de Santos . .	150	20
1.982	„ „ de Misericordia de São Paulo .	406	32
1.983	Sarkis Kurroquian	40	8
1.984	Saturnino Candido Gomes	250	25
1.985	Schmidt & Trost.	100	15
1.986	Sebastiana de Almeida Mello Freire, menor .	173	21
1.987	„ f.ª de d. Maria Flora F. Soares. .	1.150	70
1.988	Sebastião de Campos Cintra	26	5
1.989	„ José Pereira	1	0
1.990	Serafino Sarti.	120	17
1.991	Severino Orestes de Souza Meirelles . . .	12	2
1.992	Silverio Ignarra Sobrinho	6	1
1.993	Silvestre Candido Ribeiro	143	19
1.994	Simão Bolivar de Queiroz Aranha, menor .	60	11
1.995	„ da Porciuncula	1.075	66
1.996	Simon Lehmann & C. . . . . ,	5.430	284
1.997	„ Nathan.	265	25
1.998	Simone de Moras, f.ª do visconde de Moras.	2	0
1.999	Sociedade Artistica Beneficente	202	22
2.000	„ Beneficente Bahiana	6	1
2.001	„ B. dos E. da C.ia Paulista . . .	277	26
2.002	„ Brasileira de Educação, Rio . .	25	5
2.003	„ B. dos E. da S. Paulo Railway C. .	400	32
2.004	„ H. dos E. no Comm. de S. Paulo.	252	25
2.005	„ Maçonica Loja C. Piratininga. .	35	7
2.006	„ Protectora dos P. Desvalidos . .	60	11
2.007	„ Portugueza de B. de Campinas .	227	23
2.008	„ Portugueza de B. de São Paulo.	200	22
2.009	S. Italiana de B. per l'Ospedale Umberto I.	5	1
2.010	Sophia Ellis Lawrence	10	2
2.011	„ Fialho.	66	11
2.012	„ da Silva Leitão	36	7

N.º de ordem	NOMES	N.º de acções	N.º de votos
2.013	Sophia Rufina de Oliveira e Silva	120	17
2.014	Solange, f.ª do visconde de La Tour . . .	15	3
2.015	Squire Sampson	303	27
2.016	Stefania Alves Lima	39	7
2.017	Stefano Pessa	16	3
2.018	Stella, f.ª de Abel de Andrade Villares . .	25	5
2.019	„ f.ª de Hippolito Pacheco A. de Araujo.	21	4
2.020	„ Mac. Swiney, mar.za de Mashanaglass.	18	3
2.021	Suzana Catharina Peixoto	6	1
2.022	Suzie L. Williams	10	2
2.023	Sybilla Bausch	75	12
2.024	Sylvia de Campos Toledo	50	10
2.025	„ f.ª de Heraldo Pio Pimenta Bueno .	11	2
2.026	„ f.ª de José Custodio da Cunha Canto.	20	4
2.027	„ Ladeira, menor.	10	2
2.028	Sylvio Alvares Penteado	1.050	65
2.029	„ Ferreira, menor	25	5
2.030	„ Paes de Barros.	93	14
	T		
2.031	Theodor Hempel	125	17
2.032	Theodoreto do Nascimento, dr.	20	4
2.033	Theodora de Souza Leite	3	0
2.034	Theodoro Antunes Maciel	60	11
2.035	„ de Oliveira	200	22
2.036	Theolinda Engracia Smith	42	8
2.037	„ f.ª de Estevam C. de Negreiros .	112	16
2.038	Theophilo Ferreira de Almeida	1	0
2.039	„ Ferreira do Valle	30	6
2.040	Theotonio Rodrigues de Lara Campos. . .	2.000	112
2.041	Thereza de Campos Toledo, menor. . . .	50	10
2.042	„ de Moraes, f.ª de J. P. de Moraes.	11	2
2.043	„ M. de Oliveira Lobo.	4	0
2.044	„ de Paula Novaes	102	15
2.045	Thersilia Novaes de Camargo.	202	22
2.046	Thiers, f.º de Francisco Gomes Ferraz . .	50	10
2.047	Thomaz Cockrane	94	14
2.048	„ Dias Leite.	48	9
2.049	„ Gomes Viegas	100	15
2.050	„ da Rocha Leão	140	19
2.051	„ Rossetti. . . . . , . . .	7	1
2.052	Thornsten Gullberg	30	6
2.053	Tito, f.º de Antonio Leme da Fonseca . .	431	34

N.º de ordem	NOMES	N.º de acções	N.º de votos
2.054	Tito Pacheco	10	2
2.055	Torquato Pitta de Abreu Teixeira	82	13
2.056	Turenna, f.ª de J. E. de Queiroz Aranha .	60	11
	U		
2.057	Ubaldina Ferreira da Cunha	85	13
2.058	Umbellina de Assis Negreiros.	20	4
2.059	,, f.ª de P. Cabral de Vasconcellos.	15	3
2.060	Urbina Pacheco Jordão	47	9
	V		
2.061	Valentim Tobias de Oliveira	12	2
2.062	Valentina Pempeu do Amaral.	10	2
2.063	,, Teixeira de Assumpção	100	15
2.064	,, Huschel Fraccaroli	8	1
2.065	Vasco Pinto Bandeira.	26	5
2.066	V. O. T. de N. S. do M. do Carmo, S. Paulo.	50	10
2.067	Veuve Ida Weiler, Fils & C.	138	18
2.068	,, Ida Weiler & Frères	260	25
2.069	,, Lazard Bloch	138	18
2.070	,, Lucie Bernhein	30	6
2.071	Vicente Albano	272	26
2.072	,, Berge.	915	58
2.073	,, Melillo	12	2
2.074	,, Paulo Monteiro de Barros	3.151	170
2.075	Vicentina de Souza Queiroz Aranha . . .	5	1
2.076	Vicômte Charles de St. Marsault	32	6
2.077	Victor Marsot.	30	6
2.078	,, Martins de Almeida.	50	10
2.079	,, de Souza Meirelles	16	3
2.080	Victoria Christi	15	3
2.081	,, Pinto Serva	21	4
2.082	Virgilio Antonio de Brito	100	15
2.083	,, Luiz Ferreira	25	5
2.084	,, de Rezende	10	2
2.085	Virginia de Assis Pacheco	246	24
2.086	,, E. Gomes da Rocha	50	10
2.087	,, A. Embaré Rebello	113	16
2.088	,, Mendes Gonçalves Loyola. . . .	10	2
2.089	,, de Paula Novaes	99	14
2.090	Visconde de La Tour.	762	50

N.º de ordem	NOMES	N.º de acções	N.º de votos
2.091	Viscondessa de La Tour	476	36
2.092	„ de Montbron	2.000	112
2.093	Vital Brochado	50	10
2.094	Vitaliano de Almeida Prado	18	3
2.095	Vite Weill	400	32
	X		
2.096	Xantippa Lopes Chaves	52	10
2.097	Xavier de La Tour, menor	17	3
	W		
2.098	Walter F. A. Kloetzer, menor	5	1
2.099	Washington, f.º de L. L. Guimarães	34	6
2.100	Wilhelm Lorenz	50	10
2.101	William Arthur Holland	4	0
2.102	„ Collier	200	22
2.103	„ G. Speers	25	5
2.104	„ H. Booth	32	6
2.105	„ Loudon Strain, dr.	1.788	101
2.106	„ Nielsen	64	11
2.107	„ Robert Lutz	100	25
2.108	„ Speers	254	25
2.109	„ Snape, herança	52	10
2.110	„ Van Lidgerwood, herança	122	17
2.111	„ Van Vleck Lidgerwood	13.995	722
2.112	Willy Rieckmann	50	10
2.113	Wlademir, f.º de J.m Maynert Kehl	3	0
	Z		
2.114	Zelia Candida de Souza	28	5
2.115	Zemira de Azevedo Machado Pedrosa	40	8
2.116	Zanaide de Barros Vaz	14	2
2.117	„ de Queiroz Telles Brodowski	99	14
2.118	Zilda, f.ª de Juvenal Corrêa de Mello	7	1
2.119	Zulmira B. da Costa Carvalho	83	13
	TOTAL	375.000	